

名古屋・みなとまちづくり

－「港・巷」づくりに市民のゆめを－

NPO 法人 伊勢湾フォーラム

# 目次

|   |     |
|---|-----|
| 1. まえがき   | 1   |
| 2. ガーデン埠頭（旧2号地3埠頭）  | 1   |
| 2-1 ガーデン埠頭建設への契機  | 1   |
| 2-2 ガーデン埠頭建設と開港場まで・<br>明治29年（1896）～明治40年（1907）「名古屋港第1期工事」                           | 3   |
| 2-3 ガーデン埠頭の建設・開港から大正末期（1908～1927）   | 9   |
| 2-4 ガーデン埠頭の建設・昭和初期から第二次世界大戦終了まで（1928～1945）  | 23  |
| 2-5 ガーデン埠頭の建設・第2次世界大戦終戦から昭和30年（1955）までの<br>大戦整理の時代（1945～1955）                       | 56  |
| 2-6 ガーデン埠頭の建設・高度経済成長助走の時期<br>（昭和31年・1956～昭和40年・1965）                                | 81  |
| 2-7 ガーデン埠頭を取り巻く状況の変化－経済の高度成長と公害の時代、<br>コンテナ荷役方式の本格的幕開け時代－（昭和41年・1966～昭和40年代末期・1975） | 116 |
| 2-8 ガーデン埠頭を取り巻く状況の変化－港の市民開放施策の実施、<br>第一次オイルショックから経済停滞時代－（昭和51年・1976～昭和60年・1985）     | 160 |
| 2-9 ガーデン埠頭を取り巻く状況の変化－水族館工事の着工、日本経済バブル期－<br>（昭和61年・1986～平成前期・1990）                   | 195 |
| 2-10 ガーデン埠頭を取り巻く状況の変化－水族館の建設運営・経済の低成長期－<br>（平成前期1991～現在）                            | 212 |
| 2-11 地域住民に対する「みなとまちづくり」に関するヒヤリング調査  | 247 |
| 2-12 他港の再開発事例調査   | 257 |
| 2-12-1 横浜港（調査年月日・平成18年・2006年3月7日）   | 257 |
| 2-12-2 東京港（調査年月日・平成18年・2006年3月8日）   | 264 |
| 2-12-3 神戸港（調査年月日・平成18年・2006年3月14日）  | 269 |
| 2-12-4 大阪港（調査年月日・平成18年・2006年3月15日）  | 276 |
| 2-13 ガーデン埠頭の明日に向かっての提言  | 283 |
| 3. 金城埠頭   | 285 |
| 3-1 金城埠頭の建設への契機   | 286 |
| 3-2 金城埠頭の建設   | 289 |
| 3-3 金城埠頭の運営と課題  | 323 |
| 3-4 金城埠頭の明日に向かっての提言   | 333 |
| 4. まとめ  | 335 |
| 4-1 21世紀社会の特徴   | 336 |
| 4-1-1 我が国の少子化に伴う人口減少問題  | 336 |
| 4-1-2 地球環境問題  | 338 |

|       |                             |     |
|-------|-----------------------------|-----|
| 4-1-3 | 世界的な人口爆発                    | 341 |
| 4-2   | この地方の人口推移や産業の特色と 21 世紀      | 343 |
| 4-2-1 | この地方の人口動向と労働力               | 343 |
| 4-2-2 | この地方の産業の特色                  | 345 |
| 4-3   | 地域住民の名古屋港への期待、要望等           | 346 |
| 4-3-1 | 名古屋港管理組合の名古屋港の将来に関するアンケート調査 | 346 |
| 4-3-2 | 「名古屋港の将来に関するアンケート調査」結果について  | 350 |
| 4-3-3 | 地域住民の名古屋港への期待や要望            | 356 |
| 4-4   | 名古屋港の 21 世紀への提言             | 356 |

# 目次

|   |     |
|---|-----|
| 1. まえがき   | 1   |
| 2. ガーデン埠頭（旧2号地3埠頭）  | 1   |
| 2-1 ガーデン埠頭建設への契機  | 1   |
| 2-2 ガーデン埠頭建設と開港場まで・<br>明治29年（1896）～明治40年（1907）「名古屋港第1期工事」                           | 3   |
| 2-3 ガーデン埠頭の建設・開港から大正末期（1908～1927）   | 9   |
| 2-4 ガーデン埠頭の建設・昭和初期から第二次世界大戦終了まで（1928～1945）  | 23  |
| 2-5 ガーデン埠頭の建設・第2次世界大戦終戦から昭和30年（1955）までの<br>大戦整理の時代（1945～1955）                       | 56  |
| 2-6 ガーデン埠頭の建設・高度経済成長助走の時期<br>（昭和31年・1956～昭和40年・1965）                                | 81  |
| 2-7 ガーデン埠頭を取り巻く状況の変化－経済の高度成長と公害の時代、<br>コンテナ荷役方式の本格的幕開け時代－（昭和41年・1966～昭和40年代末期・1975） | 116 |
| 2-8 ガーデン埠頭を取り巻く状況の変化－港の市民開放施策の実施、<br>第一次オイルショックから経済停滞時代－（昭和51年・1976～昭和60年・1985）     | 160 |
| 2-9 ガーデン埠頭を取り巻く状況の変化－水族館工事の着工、日本経済バブル期－<br>（昭和61年・1986～平成前期・1990）                   | 195 |
| 2-10 ガーデン埠頭を取り巻く状況の変化－水族館の建設運営・経済の低成長期－<br>（平成前期1991～現在）                            | 212 |
| 2-11 地域住民に対する「みなとまちづくり」に関するヒヤリング調査  | 247 |
| 2-12 他港の再開発事例調査   | 257 |
| 2-12-1 横浜港（調査年月日・平成18年・2006年3月7日）   | 257 |
| 2-12-2 東京港（調査年月日・平成18年・2006年3月8日）   | 264 |
| 2-12-3 神戸港（調査年月日・平成18年・2006年3月14日）  | 269 |
| 2-12-4 大阪港（調査年月日・平成18年・2006年3月15日）  | 276 |
| 2-13 ガーデン埠頭の明日に向かっての提言  | 283 |
| 3. 金城埠頭   | 285 |
| 3-1 金城埠頭の建設への契機   | 286 |
| 3-2 金城埠頭の建設   | 289 |
| 3-3 金城埠頭の運営と課題  | 323 |
| 3-4 金城埠頭の明日に向かっての提言   | 333 |
| 4. まとめ  | 335 |
| 4-1 21世紀社会の特徴   | 336 |
| 4-1-1 我が国の少子化に伴う人口減少問題  | 336 |
| 4-1-2 地球環境問題  | 338 |

|       |                             |     |
|-------|-----------------------------|-----|
| 4-1-3 | 世界的な人口爆発                    | 341 |
| 4-2   | この地方の人口推移や産業の特色と 21 世紀      | 343 |
| 4-2-1 | この地方の人口動向と労働力               | 343 |
| 4-2-2 | この地方の産業の特色                  | 345 |
| 4-3   | 地域住民の名古屋港への期待、要望等           | 346 |
| 4-3-1 | 名古屋港管理組合の名古屋港の将来に関するアンケート調査 | 346 |
| 4-3-2 | 「名古屋港の将来に関するアンケート調査」結果について  | 350 |
| 4-3-3 | 地域住民の名古屋港への期待や要望            | 356 |
| 4-4   | 名古屋港の 21 世紀への提言             | 356 |

# 名古屋・みなとまちづくり

## －「港・巷」づくりに市民のゆめを－

### 1. まえがき

人々は港というと、どんなイメージを思い浮かべるだろうか。ある人は外国船に乗った恋人との別れ、どらの響き、スマートな外国船員と酒場の女、猥雑な酒場と飲んだくれ、すさんだ荷役人夫など、ある年代の人々は昔の自分の体験から、港町に独特の風情を浮かべる。

そこにあるのは「人と町のつながり」である。港の施設はその背景として出てくるに過ぎない。しかし港という特異な施設を媒介に、濃密な人とのかかわりを持っていた港は、「コンテナ荷役」という独特な荷役システムのもとに、本船の滞港時間を極限まで短くされ「平均滞港時間」は8時間程度となり、その結果船員の上陸はなくなり、「荷役システム」の必要性から広大な背後地を必要とし、「従来型埠頭」はすべて陳腐化してしまった。

そのような従来型の埠頭は、港町に近接して立地しており、埠頭の陳腐化や、船員の末上陸と随伴して港町も衰退していった。しかしこの地域は、交通網も充実しておりこの地域の「新たな活性化」をもくろんだ再開発をどこの港も計画し実施している。

NPO 法人「伊勢湾フォーラム」は市民活動の一環として、この地域の再開発に「市民の夢」を生かしていただくべく、従来型埠頭の生い立ちから衰退、再開発とその課題、他港の事例などを研究し、「港・巷の新しい創生」に向けて何らかの提案ができればと考へ研究することを決定した。以下にその成果を示す。

### 2. ガーデン埠頭(旧2号地3埠頭)

#### 2-1 ガーデン埠頭建設への契機

日本の先進港といわれる横浜、神戸などは間もなく開港 150 年を迎え、あるいは迎えようとしている。平成 16 年 NHK の大河ドラマ「新撰組」は幕末期を描いていた。「尊皇攘夷」という情勢の中で、実際に実務を行う幕府は、外圧に対して次々と条約を結んでいく。その歴史と港湾の開港を見ると以下のようなになる。1)

- ・嘉永 6 年 (1853) 6 月 3 日 アメリカ東艦隊司令長官ペリー、軍艦 4 隻を率いて「浦賀沖」に来訪
  - ・嘉永 7 年 (1854) 3 月 3 日、日米和親条約 12 か条 (神奈川条約) 調印 (下田、箱館、開放)
  - ・嘉永 7 年 (1854) 7 月 15 日、イギリス東インド艦隊司令長官ゼームス・スターリング、艦隊 4 隻を率いて長崎に入港、諸港出入の許可を申請
  - ・嘉永 7 年 (1854) 8 月 23 日、日英条約 7 款を締結、長崎、函館 (当時箱館) をイギリスに開放
- 以上のような経緯がある。先進各港の歴史を調査すると次のように記されている。2)
- ・函館港、安政 6 年 (1859) 5 月 28 日、幕府 6 月以降、神奈川、長崎、箱館でロシア、フランス、イギリス、オランダ、アメリカの 5 カ国との自由貿易を許可する旨の布告、この歴史を受けて、函館港は平成 16 年 (2004 年) 開港 145 年祭りを 8 月に行った。
  - ・横浜港、横浜港は「神奈川港」として安政 6 年 (1859) 6 月 2 日開港となっており、函館同様平成 16 年は開港 145 年を迎えるとしている。
  - ・神戸港、慶応 3 年 (1867) 12 月 7 日兵庫港としての開港を歴史の初めとしている。
  - ・長崎港、長崎港は徳川幕府の鎖国化の状況の中でも諸外国の窓口としての役割を果たしており、長

崎港の歴史では、元龜2年（1571）のポルトガル貿易の開始を開港の歴史としており、すでに開港430年を過ぎていると記されている。

先進港の開港の歴史は以上のおりであるが、実質上は嘉永7年（1854）8月23日の日英条約による、長崎、函館（当時箱館）2港をイギリスに開放という歴史をみると、平成16年（2004）は、「先進港開港150年」といっても差し支えない年と考える。

幕末に開港を迎えた先進港は、港界限を「新開地」と称し「外人と新しい風俗と賑わい」を生んでいった。賑わいの他に経済的な活況も生まれ、その効果を見聞きした名古屋の先駆者は築港の必要性を痛感した。

明治14年（1881）4月16日、名古屋区長（現在の市長）吉田禄在（写真－1）は時の大蔵卿大隈重信侯に熱田湾築港の必要性を陳情した。大蔵卿は明治天皇行幸のお供として来名しており、同行の参議井上馨侯および山形有朋侯に実地視察を命じたが取り上げる事とならなかった。さらに明治16年（1883）1月13日名古屋区長は、熱田湾築港について愛知県令（国貞廉平）に上申書を提出している。3) この上申書は築港の必要性を十分力説するは勿論「意を尽くし、情を尽くしている」ように思われので、その抄を以下に示す。4)

#### 熱田湾ノ内保田湾へ築港ノ儀上申

抑モ当名古屋区ノ儀ハ、其ノ地東西京ノ中間ニ在リ、其ノ南熱田港ニ臨ミ、東海道ノ要路ヲ扼スルヲ以テ四方ノ行旅、百貨輻輳シ… 然ルニ熱田ノ海タル東海道ノ通路トスル所ハ従来其ノ水浅ク其ノ港大ナラス僅カニ、日本形ノ商船ト西洋形ノ小汽船ヲ出入セシムルコトヲ得ルニ過ギス、…横浜ト四日市トノ間ハ、其ノ物資僅カニ一昼夜ニシテ達スルト雖モ、四日市ヨリ、我名古屋へハ、其早キハ一週間、其遅キハ10日乃至半月余ノ日数ヲ経ル…当地ノ人民其ノ幣ニ堪ヘサレハ、即チ全県民ノ人民モ亦其ノ幣ニ堪エス、全県ノ人民ノ其ノ幣ニ堪ヘサレハ、即チ江、勢、飛、三、遠等ノ人民モ亦其ノ幣ニ堪ヘサルナリ。…

熱田湾ノ内、適當ノ場所ヲ択ンテ、大ニ築港ヲ為シ、十分ニ大船巨船ノ出入ニ支障ナカラシメ…当区ハ勿論、全県ノ人民ニ取テハ最大繁要ノ事業ニシテ一日モ忽カセニナス可カラサル者ト奉存候…

（写真－1）吉田禄在（出典・名古屋港管理組合）



このようにして先人の努力や、政財界の理解も図られた結果、明治28年（1895）に至り始めて熱田湾築港準備測量が実施され、調査費（543円71銭）および吏員費（152円56銭）が愛知県議会で可決され現在の名古屋港築港工事の嚆矢となったのである。

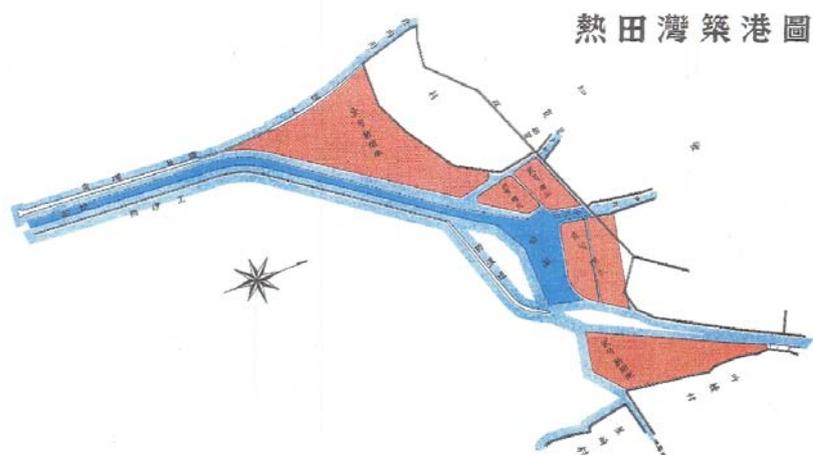
- 1) 名古屋築港誌、昭和 28 年（1953）3 月奥田助七郎
- 2) 各港湾管理者のホームページより検索
- 3) 名古屋港 90 年のあゆみ、平成 9 年（1997）11 月名古屋港開港 90 周年記念事業実行委員会編集
- 4) 名古屋港管理組合設立小史、昭和 47 年（1972）3 月名古屋港管理組合（執筆者山口平八）

## 2-2 ガーデン埠頭建設と開港場まで・明治29年(1896)～明治40年(1907)「名古屋港第1期工事」

明治 29 年（1896）愛知県会は、熱田湾築港費を可決、総工事費 189 万 7,388 円 17 銭 2 厘、工期を 7 年とした。当初の計画図を図一 1 として示す。実施にいたり 3 年後、全面変更のうえ、陸上設備即ち倉庫、橋梁、起重機、棧橋などを追加し明治 43 年度（1910）工費 285 万 5,638 円 34 銭 1 厘をもって第 1 期工事は完了した。この時期は名古屋港の築港工事の初期であるので、ガーデン埠頭のみならずその間の主要な工事および出来事を調べ記述することとした。当初計画は「江森技師および時任為基知事」によってなされた。

この当初の築港計画図に基づく工事費などを詳細に調査すると、河川、道路などの社会資本の整備とは理念を異にし、当初から総工事費 189 万 7,388 円 17 銭 2 厘のうち、122 万 7,267 円 40 銭は土地売却代によって賄う事にしており、港湾の経営に最初から経済的な手法を取り入れていることは、注目すべきことであると考えられる。なお当初の計画は、3,000 トン級船舶の入港を目論んだ計画である。

図一 1 当初の築港計画図（出典・名古屋築港誌）



以下に時代の出来事を記すが、この項の記事は「名古屋港 90 年のあゆみ」によるところが多い。  
（平成 9 年 11 月 10 日、名古屋港開港 90 周年記念事業委員会・編集）

### 明治 29 年（1896）

- ・明治 29 年（1896）10 月 1 日、熱田湾臨時築港係出張所開設（愛知郡熱田町大字内田）
- ・明治 29 年（1896）12 月 10 日、熱田湾築港工事用第 1 船建造

### 明治 30 年（1897）

- ・明治 30 年（1897）2 月、旧名古屋港務所、機械工場設置
- ・明治 30 年（1897）8 月 27 日愛知県内務部第 6 課新設、港湾の担当とし、黒田豊太郎技師が課長就任<sup>5)</sup>

## 明治 31 年 (1898)

・明治 31 年 (1898) 5 月 12 日、時任知事の後任愛知県知事 (江木千之) 熱田湾築港工事の成否について、当時の易断の大家「高島嘉右衛門」に易断を依頼 (築港工事に着工するも明治 29 年に風水害などあり、築港の前途に不安を持った知事が藁にもすがる思いで易断に判断を求めた) 吉兆を得た知事は、江森技師の後任の黒田豊太郎技師とともに図-1 に示す築港計画の全面見直しを為し成案を得、政府の認可を得て本格的に工事に邁進した。この計画の変更は全般に及び図-2 にこれを示す。  
(名古屋港第 1 期工事)

図-2 名古屋港第 1 期工事計画図 (出典・名古屋築港誌)



## 明治 32 年 (1899)

- ・明治 32 年 (1899) 2 月、3 号地埋立完成 (現在の 3 号地の一部)
- ・明治 32 年 (1899) 6 月 5 日、西突堤築造工事着手
- ・明治 32 年 (1899) 11 月、監督船、竹千代丸、千年丸完成

## 明治 33 年 (1900)

・明治 33 年 (1900) 7 月 25 日、鋤簾式浚渫船小六丸 (浚渫土量 132 立米/時間) 完成、10 月 15 日バージアンローダー船権六丸 (埋立土量 264 立米/時間) 完成、12 月 9 日鋤簾式浚渫船市松丸 (浚渫土量 132 立米/時間) 完成、名古屋港は熱田湾築港の建議書に見るように極めて遠浅の海を浚渫し泊地、航路を拓く必要があった。この工事は愛知県を挙げての大工事であり費用も莫大であることから「機械力による経済的な工事」である必要があり、これを痛感した江木愛知県知事は、当時の外国お雇い技師で日本の治水工事の父であるデ・レーケ (内務省顧問) の指導により、干拓工事に随伴して浚渫工事の歴史が古く、浚渫船の築造に造詣の深いオランダの造船会社に浚渫船の注文をなし輸入したのが、上記小六丸、権六丸、市松丸である。

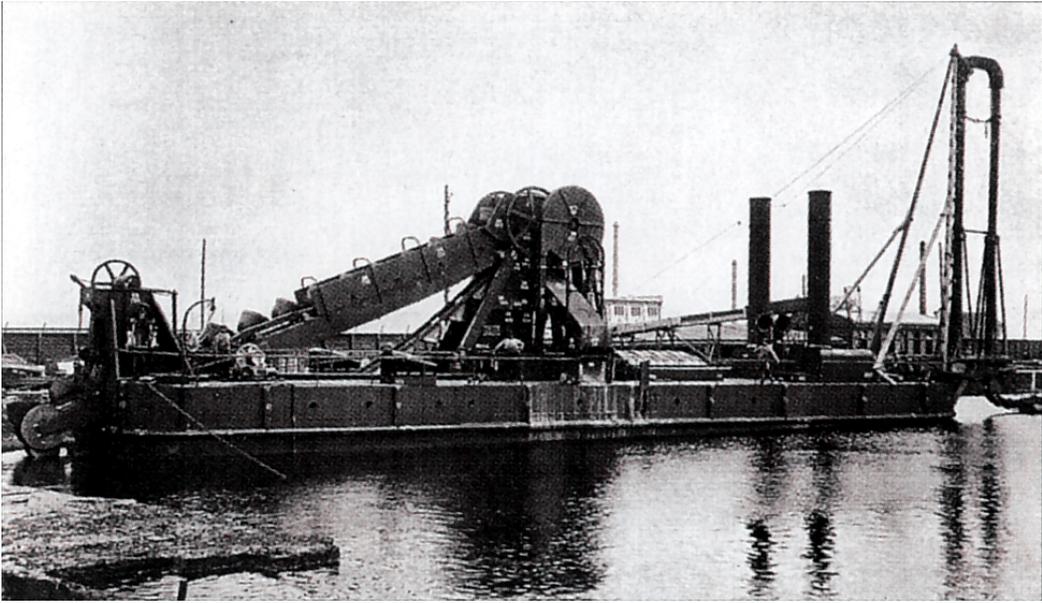
このことは、名古屋港の築港の歴史上特筆すべき事柄であるので、その建造費および現地オランダでの艀装中の写真を示す。6)

これら作業船の建造費は以下のとおりである。

- ・小六丸 (鋤簾式式浚渫船)
- ・市松丸 (鋤簾式式浚渫船) 二隻で 33 万 3,171 円 29 銭
- ・権六丸 (バージアンローダー船) 13 万 2,443 円 27 銭、三隻合計 46 万 5,614 円 56 銭

写真－2 小六丸、権六丸、市松丸のオランダの様子

(出典・日本 IHC オランダ社の海事交流の歴史)



**明治 34 年 (1901)**

- ・明治 34 年 (1901) 1 月 29 日、掘揚式浚渫船 (鬼武者丸浚渫土量 10 立米/時間) 完成
- ・明治 34 年 (1901) 7 月 1 日、東突堤築造工事着手

**明治 35 年 (1902)**

- ・明治 35 年 (1902) 6 月 5 日、東突堤中央水路両側灯かん初点灯
- ・明治 35 年 (1902) 6 月 29 日、4 号地理立完成 (13 万 8,820 平米)
- ・明治 35 年 (1902) 9 月 28 日、熱田湾築港工事従業員 2 名殉職 (暴風雨により工事作業船沈没のため水死、築港工事初の殉職者)

**明治 36 年 (1903)**

- ・明治 36 年 (1903) 4 月 14 日、3 号地理立完成 (15 万 559 平米)
- ・明治 36 年 (1903) 4 月 15 日、1 号地理立着手

**明治 37 年 (1904)**

- ・明治 37 年 (1904) 1 月 17 日、2 号地理立着手
- ・明治 37 年 (1904) 3 月 20 日、東突堤築造工事完成 (延長 2,826 米)
- ・明治 37 年 (1904) 3 月 26 日、西突堤築造工事完成 (延長 4,382 米)
- ・明治 37 年 (1904) 3 月 31 日、防砂堤工事完成 (東突堤先端から南西部へ延長 3,685 米)
- ・明治 37 年 (1904) 11 月 10 日、西突堤頭部灯かん初点灯 (虚鑄鉄円柱・せつ頭方すい形、不動白色、平均干潮水面上 13 米、明弧全度、12 海里)
- ・明治 37 年 (1904) 11 月 14 日、東突堤頭部灯かん初点灯 (不動白色、水面上 6 米、明弧全度、光達 4 海里)

**明治 38 年 (1905)**

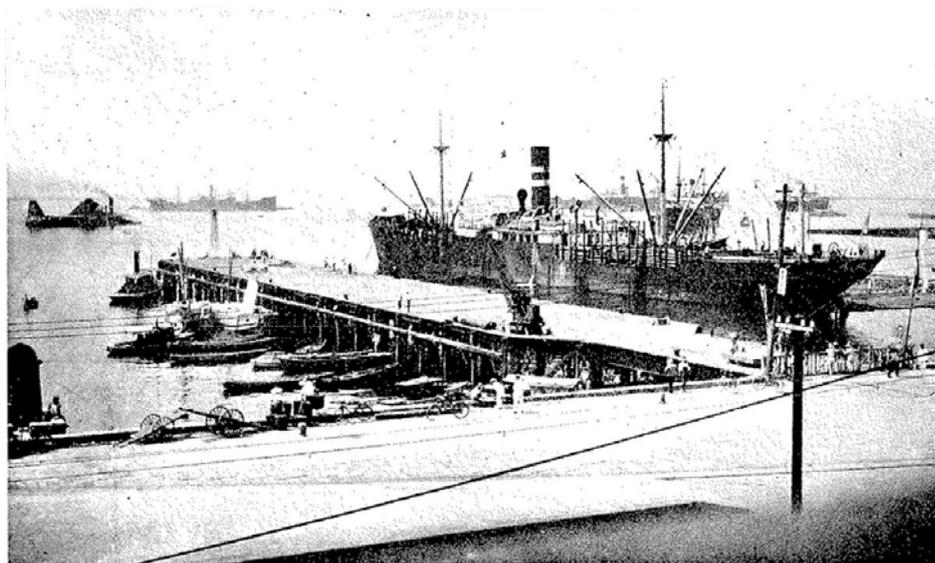
- ・明治 38 年 (1905) 2 月 15 日、2 号地南部中央に鉄栈橋建設工事着手 (ガーデン埠頭の係留施設工事の嚆矢)

- ・明治 38 年（1905）7 月 11 日、2 号地埋立完成（19 万 9,236 平米）
- ・明治 38 年（1905）11 月 10 日、2 号地埠頭完成（鉄棧橋の左右、護岸沿い、長さ各 27 米、こう 4 配割）

### 明治 39 年（1906）

- ・明治 39 年（1906）9 月 10 日、西突堤頭部灯かんを熱田港西突堤灯台と改称（逓信省令第 390 号）
- ・明治 39 年（1906）9 月 29 日、巡航博覧会船「ろせった丸」7)、干潮時に入港し工事中の棧橋に係留（3,876 総トン）、築港工事は莫大な費用がかかり、当地の特徴から遠浅の海を泊地、航路として拓く必要から、そのほとんどの工事が目に見えないところとなり、あい重なる暴風雨の災害も相俟って、根強い築港反対論があった。しかしこの「ろせった丸」の入港に際してこれを見物に来た入場者は 10 万人を突破、築港反対は一変し以降順調に工事が進捗するのである。このことは名古屋港にとって画期的な出来事で翌年の開港場に向かう大きな契機でもあるので、以下に何枚かの写真を示す。

写真－3 開港の頃の鉄棧橋（出典・名古屋港管理組合）



写真－4 工事中の棧橋に係留された「ろせった丸」（出典・名古屋港管理組合）

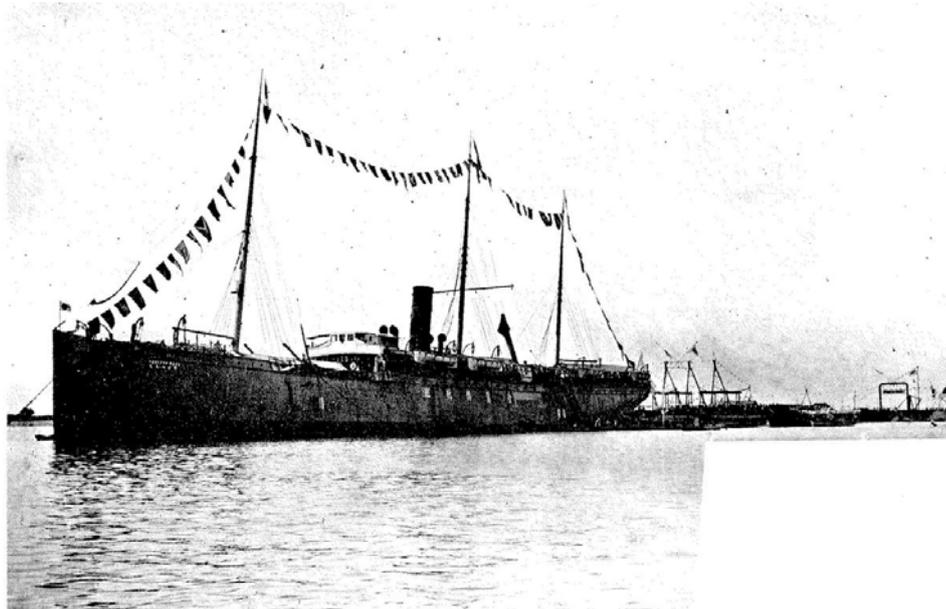


写真-5 工事中の栈橋に係留されたイギリス駆逐艦 (出典・名古屋港管理組合)



写真-6 ろせった丸歓迎アーチ (出典・名古屋港管理組合)



- ・明治39年(1906)12月24日、築地橋(現港橋跡)及び稲荷橋それぞれ1・2号地間連絡橋完成(各延長55米、幅員7米)

#### 明治40年(1907)

- ・明治40年(1907)1月23日、阿蘇山丸入港(三井物産所属、1,760総トン外航船として初入港)
- ・明治40年(1907)3月31日、3・4号地間橋梁完成(延長55米、幅員7米)

- ・明治 40 年（1907）4 月 30 日、4 号地灯かん初点灯（木造せつ頭方すい形、水面灯火高 12 米、不動紅色、光達 4 海里）
- ・明治 40 年（1907）5 月 24 日、鉄栈橋完成（延長 127 米、幅員 14 米）
- ・明治 40 年（1907）この年熱田町、千年、築地など熱田から現在の名古屋港のあたりまで名古屋市に編入
- ・明治 40 年（1907）10 月 24 日、熱田港を名古屋港と改称
- ・明治 40 年（1907）11 月 10 日、名古屋港、開港場に指定（勅令第 330 号）
- ・明治 40 年（1907）11 月 19 日、開港後貿易船初入港（大阪商船潮洲丸、1,670.43 総トン北支牛壮から大豆かす積載）
- ・明治 40 年（1907）11 月 23 日、開港祝賀式
- ・明治 40 年（1907）11 月 24 日、係船浮標 6 個、栈橋付近に設置
- ・明治 40 年（1907）12 月 28 日、1 号地埋立完成（44 万 4,810 平米）

明治 40 年は、名古屋港の開港の年であり、開港に合わせて祝賀行事が行われているが、以下に写真からその様子を示す。第 1 期工事は変更後当初の計画 7 ヶ年（竣工計画年明治 35 年）を大幅に超過し、明治 43 年（1910）を持って竣工するが、当初案とは大幅に計画が異なることも理解すべきである。開港時のガーデン埠頭周辺の状況は、現在の名古屋港管理組合庁舎までできており、その全面に鉄栈橋が設置された状況にある。また現在の 3 号地、4 号地も竣工している。

写真－7 開港記念絵葉書の鉄栈橋（出典・名古屋港管理組合）



4-21. 名古屋港開港記念はがき <112ページ参照>

写真－8 開港祝賀行事の様相（出典・名古屋港管理組合）



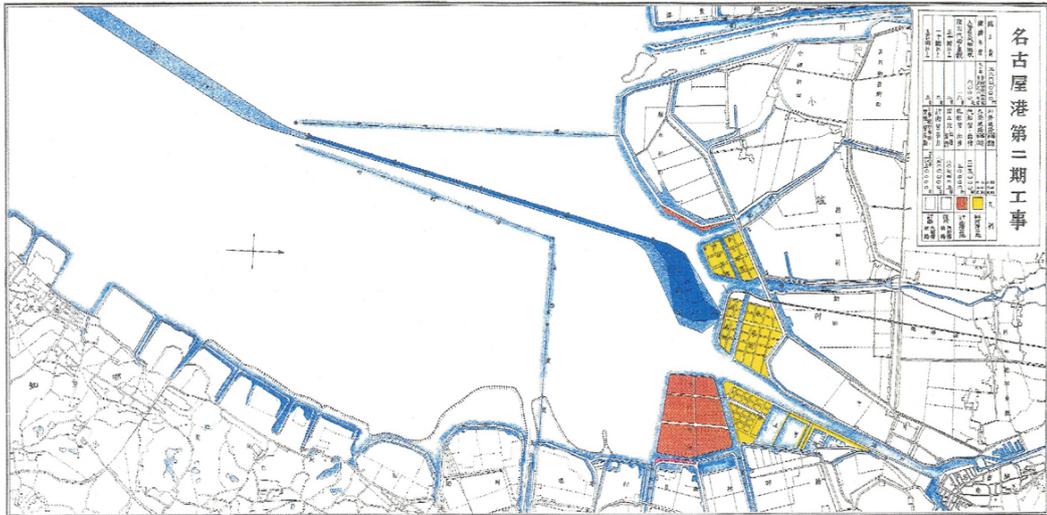
- 5) 黒田豊太郎 文久1年(1861)美濃国厚見郡加納町生、旧加納藩士の生まれ、士族、明治19年(1886)3月工科大学卒業、鉄道局勤務、明治30年(1897)8月27日愛知県勤務、明治30年(1897)9月18日初代愛知県内務部第6課長(築港担当)就任、明治44年(1911)1月21日退職、明治31年(1898)の熱田港変更計画にかかわり、開港時まで名古屋港の事実上の責任者として携わった。開港時の新聞「新愛知」によると、「築港の黒田氏」と氏の業績を称えている。名古屋港築港誌 昭和28年(1953)3月 奥田助七郎、および明治40年(1907)11月23日付「新愛知」による。新愛知は明治21年(1887)7月発刊「中日新聞」の前身
- 6) 日本とIHCオランダ社の海事交流200011(平成12)による他、元名古屋港管理組合職員故「加藤昌彦氏」の資料による。
- 7) ろせつ丸 明治13年(1880)5月27日、アイルランド共和国北ベルファストのハーランド&ウルフ造船所で英国船社P&Oのために進水している。その後転売され日本籍の船舶となる。セメント王浅野総一郎氏の持ち船であったが、その後日本郵船に売却、尾城汽船に再売却などされた。大正7年第1次世界大戦応召され姿を消した。処女航海で氷山に衝突沈没したタイタニックと同じ造船所で築造された。

### 2-3 ガーデン埠頭の建設・開港から大正末期(1908~1927)

この項では、開港から約20年間のガーデン埠頭にかかわる建設および名古屋港の全般状況について記述する。この間の工事は名古屋港の第2期および第3期工事の時期であり、ガーデン埠頭に関しては、鉄棧橋を利用して名古屋港の経岸荷役の殆どを扱っていた時代である。(経岸荷役3割、係船浮標荷役7割)

この間の工事の全体像を理解するために、第2期工事、第3期工事の平面図を示す。

図-3 名古屋港第2期工事平面図（出典・名古屋築港誌）



この間の、名古屋港の主要な出来事を述べると同時に、工事費についても触れてみたい。「名古屋港第2期工事」は、明治43年度（1910）より大正8年度（1919）にわたる10カ年の工事（一部大正9年度・1920まで）である。その工事費を示すと以下の表-1のようになる。

表-1 名古屋港第2期工事・工費一覧表

| 項目別     | 予算              | 決算              | 残額        |
|---------|-----------------|-----------------|-----------|
| 名古屋港拡張費 | 2,425,934 円 000 | 2,425,920 円 342 | 13 円 658  |
| 名古屋港補充費 | 317,769 円 000   | 317,765 円 020   | 3 円 980   |
| 計       | 2,743,703 円 000 | 2,743,685 円 362 | 17 円 638  |
| 港湾修築費   | 432,359 円 000   | 432,289 円 834   | 69 円 166  |
| 港湾設備改良費 | 356,843 円 250   | 356,208 円 869   | 634 円 381 |
| 港湾改良費   | 190,000 円 000   | 189,944 円 693   | 55 円 307  |
| 名古屋港改良費 | 239,773 円 489   | 239,723 円 112   | 50 円 377  |
| 計       | 1,218,975 円 739 | 1,218,166 円 508 | 809 円 231 |
| 合計      | 3,962,678 円 739 | 3,961,851 円 870 | 826 円 869 |

その項目別の工事内容は以下のとおりである。

- ・名古屋港拡張費 第1期工事から引き続いた第2期工事は、入港船舶の大型化に対応する目的がその主要な役割であった。第1期の入港船舶3,000トンから5,000トン（後の文では6,000トン）に目標を定めた。したがって浚渫工事がその主要工事となった。またその浚渫土を用いて、6号地の埋立を施工している。
- ・名古屋港補充工事 拡張工事の必要費を県議会が削減した為に、その補充工事として施工したものである。
- ・港湾修築費 風水害に伴う復旧工事である。
- ・港湾設備改良工事 港湾築造に伴う道路や、給水地、パイなどの工事である。

- ・港湾改良費 波除堤嵩上げ工事、通信工事などである。
- ・名古屋港改良費 港湾に投資する工事費を減額したりした結果、埋立地の地盤高を低く抑えて施工せざるを得ず、風水害の恐れもあり全般的な嵩上げ工事を施工したものである。

第2期工事が始まる明治42年(1910)までの第1期工事末期の明治41年(1908)及び明治42年(1909)の出来事についても若干触れると以下のとおりである。

#### 明治41年(1908)

- ・明治41年(1908) 5号地埋立工事着手
- ・明治41年(1908) 10月3日、西突堤及び4号地灯台完成(水面上10米、光達10海里、水面上86米、光達4海里)
- ・明治41年(1908) 11月30日、鉄栈橋頭部に灯標完成
- ・この年明治41年(1908)の取扱貨物量87万4,360トン、入港船舶2万4,666隻

#### 明治42年(1909)

- ・明治42年(1909) 1月、3号地売却完了
- ・明治42年(1909) 6月17日、愛知県知事、名古屋港拡張工事(第2期工事)調査を東大教授中山秀三郎博士に依頼、調査開始
- ・明治42年(1909) 9月、大阪商船(株)台湾定期航路寄港第1船釜山丸入港(2,501トン)
- ・明治42年(1909) 12月31日、係船浮標6個増設
- ・この年明治42年(1909)の取扱貨物量104万7,537トン、入港船舶2万6,694隻

明治43年(1910)から始まる第2期工事期間中の名古屋港全般の出来事で特筆すべき事柄を、以下に述べる。

#### 明治43年(1910)

- ・明治43年(1910) 2月、4号地売却開始
- ・明治43年(1910) 3月5日、公有水面埋立地5号地を名古屋市へ編入
- ・明治43年(1910) 6月21日、4号地灯台を築地灯台と改称
- ・明治43年(1910) 9月30日、愛知県知事、名古屋港拡張工事(第2期工事)計画案を臨時県会に付議(原案314万円、工期7年を工費177万円、工期5年に修正可決)
- ・明治43年(1910) 12月8日、内務大臣、拡張工事名古屋港(第2期工事)を認可(内務省土第2508号)
- ・明治43年(1910) 12月8日、2号地に上屋2棟完成
- ・明治43年(1910) 12月31日、航路、船溜り浚渫工事完成(航路延長5,082米、幅73米、水深-5.5米、船溜り39万6,694平米、水深-7米)
- ・明治43年(1910) 12月31日、5号地埋立完成(82万3,680平米)
- ・この年明治43年(1910)の取扱貨物量146万2,942トン、入港船舶5万2,347隻

#### 明治44年(1911)

- ・明治44年(1911) 3月31日、名古屋港第1期工事完成
- ・明治44年(1911) 4月20日、6号地埋立工事着手
- ・明治44年(1911) 5月5日、6号地護岸工事着手
- ・明治44年(1911) 6月15日、2号地海岸通り鉄道敷設工事完成、開業当時の名古屋港駅を写真-9に示す。

写真－9 開業時の名古屋港駅（出典・名古屋港管理組合）



- ・明治44年（1911）6月22日、2号地上屋2棟完成（計4棟）
- ・明治44年（1911）9月1日、愛知県熱田水上警察署を名古屋水上警察と改称
- ・明治44年（1911）9月6日、イタリア軍艦、カラ・フリヤ号入港
- ・この年明治44年（1911）取扱貨物量135万7,399トン、入港船舶5万1,905隻

#### 明治45年（1912）

- ・明治45年（1912）3月9日、北海道定期航路開設、日本郵船（株）藻寄丸（3,856トン）及び大阪商船（株）地球丸入港、2号地上屋で祝賀式
- ・明治45年（1912）4月10日、2号地上屋使用開始（木造上屋4棟1,851平米、うち税関指定上屋635平米）
- ・明治45年（1912）5月4日、日本郵船（株）、北清定期航路寄港を決定
- ・明治45年（1912）7月21日、名古屋築地郵便局設置（2号地）
- ・大正元年（1912）8月25日、6号地護岸工事完成
- ・大正元年（1912）9月16日、愛知県、初代棧橋長を任命（中川菊太郎）
- ・大正元年（1912）10月3日、名古屋商業会議所、名古屋港の設備に関する意見書を愛知県知事に提出
- ・この年大正元年（1912）の取扱貨物量137万2,664トン、入港船舶5万3,526隻

## 大正 2 年 (1913)

- ・大正 2 年 (1913) 1 月 1 日、愛知県内務部港務課設置、土木課及び会計課から各分掌事務を移管 (訓令第 159 号)
- ・大正 2 年 (1913) 1 月 1 日、愛知県土木課員築港派出所を愛知県港務課員派出所に改称
- ・大正 2 年 (1913) 6 月 23 日、愛知県港務課員派出所を廃止し、名古屋港務所を設置 (愛知県告示号外、南区東築地、土木課長が所長を兼任)
- ・大正 2 年 (1913) 7 月 1 日、海東郡と海西郡が合併し海部郡を設置
- ・大正 2 年 (1913) 7 月 1 日、名古屋港港湾統計調査事務開始 (愛知県土木課から名古屋港務所へ委託)
- ・大正 2 年 (1913) 9 月 1 日、西突堤灯台復旧完成
- ・大正 2 年 (1913) 9 月 1 日、トーガ瀬挂灯浮標設置初点灯 (知多郡鬼崎村西方海上、水面上 3.6 米、光達 8 海里)
- ・大正 2 年 (1913) 9 月 1 日、港内灯浮標 4 基設置
- ・大正 2 年 (1913) 12 月 1 日、運河法施行 (法律第 16 号)
- ・この年大正 2 年の取扱貨物量 179 万 2,060 トン、入港船舶 5 万 2,425 隻

## 大正 3 年 (1914)

- ・大正 3 年 (1914) 2 月 5 日、12 号地嵩上げに関し名古屋港築地地主会結成 (名古屋商業会議所内)
- ・大正 3 年 (1914) 2 月 28 日、浮艇式起重機津島号完成 (揚力 12 トン)
- ・大正 3 年 (1914) 4 月 20 日、中川口灯かん初点灯 (中川口東側波除堤頭部、光達 3 海里、不動緑色、海上 9 米)
- ・大正 3 年 (1914) 5 月 31 日、愛知県名古屋水上警察署庁舎完成 (2 号地、熱田町神戸から築地海岸通りへ移転)
- ・大正 3 年 (1914) 6 月、堀川筏整理組合設立
- ・大正 3 年 (1914) 7 月 28 日、第 1 次世界大戦勃発
- ・大正 3 年 (1914) 11 月 1 日、農商務省植物検査官吏名古屋派出所設置 (名古屋税関支署内)
- ・大正 3 年 (1914) 12 月 14 日、名古屋市会、名古屋港修築に関する意見書を可決
- ・大正 3 年 (1914) 12 月 16 日、伊良湖水道船舶通過信号取り扱い開始 (愛知県と三重県の共同経営、日本初の無線電話局)
- ・大正 3 年 (1914) 12 月 31 日、名古屋港の輸出貿易額、四日市港を上回る (名古屋港 584 万 7,432 円、四日市港 402 万 8,692 円)
- ・この年大正 3 年 (1914) の取扱貨物量 191 万 3,949 トン、入港船舶 5 万 3,796 隻

## 大正 4 年 (1915)

- ・大正 4 年 (1915) 1 月 15 日、名港貯木場完成初入荷
- ・大正 4 年 (1915) 3 月 27 日、2 号地埠頭完成 (鉄棧橋西側、延長 200 米)
- ・大正 4 年 (1915) 4 月 1 日、港内灯浮標 4 基設置
- ・大正 4 年 (1915) 7 月 1 日、東西築地連絡渡船営業開始 (愛知県告示第 228 号)
- ・大正 4 年 (1915) 10 月 1 日、皇太子殿下、海軍大演習ご見学のため棧橋から駆逐艦にご乗艦
- ・大正 4 年 (1915) 12 月 1 日、稲永新田地先公有水面埋立地を名古屋市に編入し鴨浦と命名 (5,425 平米)

- ・この年大正4年(1915)の取扱貨物量182万8,009トン、入港船舶5万5,104隻

#### 大正5年(1916)

- ・大正5年(1916)1月1日、日本郵船(株)、名古屋出張所を廃止、名古屋支店を設置
- ・大正5年(1916)2月22日、ロシア軍艦、シンフェローポール号入港(2,695総トン)
- ・大正5年(1916)4月11日、神島無線電信所船舶通過報告事務、愛知・三重県共同経営から通信省へ移管
- ・大正5年(1916)4月20日、ロシア軍艦トクスク号入港(2,692トン)
- ・大正5年(1916)8月17日、日本郵船(株)オーストラリア・ニュージーランド定期航路第1船秋田丸入港(3,792総トン)
- ・大正5年(1916)9月15日、名古屋税関支署、人の交通場所、貨物陸揚船積荷場所及び貨物検査所を指定
- ・大正5年(1916)10月23日、開港以来の大型船静岡丸入港(日本郵船、シアトル航路、6,568総トン)
- ・大正5年(1916)12月8日、国鉄白鳥駅開業(木材専用駅)
- ・大正5年(1916)12月26日、日本郵船(株)・大阪商船(株)名古屋検量所開設
- ・この年大正5年(1916)名古屋港の外国航路入港船、四日市港を上回る(名古屋港131隻、34万1,690トン、四日市港121隻、35万1,475トン)取扱貨物量222万6,468トン、入港船舶6万4,858隻

#### 大正6年(1917)

- ・大正6年(1917)1月1日、名古屋臨時海港検疫所開設(4号地)
- ・大正6年(1917)4月1日、堀川、準用河川に指定
- ・大正6年(1917)4月16日、日本郵船(株)横浜・名古屋・上海航路(命令船)第1船齊州丸入港(2,117総トン)
- ・大正6年(1917)4月18日、日本郵船(株)北アメリカ定期航路寄港を通知
- ・大正6年(1917)5月3日、大阪商船(株)北アメリカ定期航路寄港を通知
- ・大正6年(1917)5月5日、1・2号地嵩上げ工事完成祝賀式
- ・大正6年(1917)5月5日、日本郵船(株)北アメリカ定期船第1船因幡丸入港(6,192総トン)
- ・大正6年(1917)5月23日、2号地給水管布設工事完成
- ・大正6年(1917)6月16日、築地口・稲永間電車開通(築地電車)
- ・大正6年(1917)6月、築地電軌(株)、築地・稲永・下一色間電車開通
- ・大正6年(1917)11月20日、日本郵船(株)・大阪商船(株)名古屋検量所解散
- ・大正6年(1917)11月21日、共同荷物検量所名古屋支所開設
- ・この年大正6年(1917)取扱貨物量248万2,182トン、入港船舶6万7,248隻

#### 大正7年(1918)

- ・大正7年(1918)3月2日、港内灯浮標1基設置
- ・大正7年(1918)3月20日、港内灯浮標8基設置
- ・大正7年(1918)3月31日、5号地給水管布設工事完成
- ・大正7年(1918)4月1日、愛知県熱田警察署築地分署設置(名古屋水上署内)
- ・大正7年(1918)4月1日、名古屋港務所、上屋出入貨物整理規定制定、上屋使用料徴収開始(1

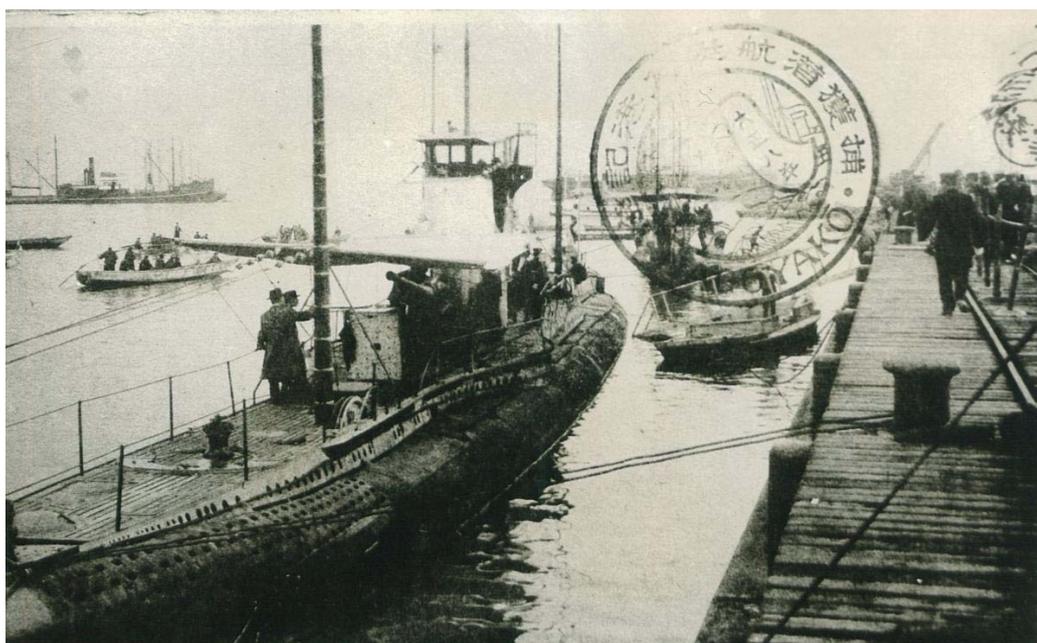
日、35 平米当り 5 銭)

- ・大正 7 年 (1918) 9 月 21 日、築地橋・築地間電車開通 (名古屋電気鉄道)
- ・大正 7 年 (1918) 11 月 1 日、港内灯浮標 1 基設置
- ・大正 7 年 (1918) 12 月 19 日、愛知県会、東西築地連絡橋梁架設に関する意見書を可決 (愛知県知事宛)
- ・この年大正 7 年 (1918) 取扱貨物量 235 万 7,273 トン、入港船舶 6 万 5,584 隻

#### 大正 8 年 (1919)

- ・大正 8 年 (1919) 2 月 18 日、日本郵船 (株) 横浜・名古屋・上海定期航路 (私設線) 第 1 船巴陵丸出港
- ・大正 8 年 (1919) 3 月 5 日、名古屋商業会議所、名古屋港に海港検疫所設置に関する陳情書を内務大臣へ提出
- ・大正 8 年 (1919) 5 月 31 日、1 号地給水管布設工事完成
- ・大正 8 年 (1919) 5 月 31 日、築地棧橋に船舶給水栓設置工事完成 (直接給水 1 トン 50 銭、輸送船給水 1 トン 60 銭)
- ・大正 8 年 (1919) 6 月 11 日、築地棧橋における船舶給水開始
- ・大正 8 年 (1919) 8 月 1 日、名古屋港海陸仲仕請負業組合設立 (1 号地)
- ・大正 8 年 (1919) 8 月 8 日、内務省港湾調査会、名古屋港第 3 期工事計画了承、名古屋港を第 2 種重要港湾に指定の件を了承
- ・大正 8 年 (1919) 8 月 19 日、愛知県会、名古屋港工事の一部を民業に移す意見書を可決 (愛知県知事あて)
- ・大正 8 年 (1919) 8 月、第 1 次世界大戦の戦利品ドイツ潜水艦 2 隻名古屋港に入港  
この潜水艦入港の様様を写真-10 に示す。

写真-10 第 1 次世界大戦戦利品ドイツ潜水艦名古屋港入港の様様  
(出典・名古屋港管理組合)



・この年大正8年(1919)取扱貨物量275万4,452トン、入港船舶7万2,356隻

#### 大正9年(1920)

・大正9年(1920)3月29日、内務大臣、第3期工事施行を認可(工費778万円、工期10年)

・大正9年(1920)7月20日、6号地埋立完成(91万625平米)

・大正9年(1920)8月23日、第3期工事国庫補助指令(工事予算に対し329万5,800円補助、内務省愛土第13号)

・大正9年(1920)9月16日、名古屋商業会議所、上屋建設に関する請願書を愛知県知事へ提出

・大正9年(1920)9月20日、(社)日本船主協会設立(日本船主同盟会の事業を継承)

・大正9年(1920)11月26日、愛知県会、7号地埋立予定地内民有地買収意見書を可決(愛知県知事あて)

・大正9年(1920)12月17日、愛知県会、堀川改修に関する意見書を可決(愛知県知事あて)

・大正9年(1920)12月31日、名古屋港の貿易額、長崎港を上回る(名古屋港5,676万112円、長崎港5,451万1,000円)

・この年大正9年(1920)取扱貨物量243万6,286トン、入港船舶6万2,163隻

#### 大正10年(1921)

・大正10年(1921)2月20日、笠寺、本星崎地先公有水面埋立地を名古屋市域へ編入(6号地、91万625平米)

・大正10年(1921)3月31日、名古屋港第2期工事完成(工費398万1,851円87銭、工期11年、同時停泊船6,000トン以下16隻)

・大正10年(1921)4月9日、公有水面埋立法公布(法律第57号)

・大正10年(1921)5月26日、名古屋市会、笠寺、本星崎地先公有水面埋立地(6号地)を南区に編入し大江とする案を可決、8月25日に編入大江町と命名

・大正10年(1921)9月13日、名古屋港营造物使用規定制定(県令第101号)

・大正10年(1921)9月26日、大暴風雨高潮来襲(瞬間風速33.4米/秒、浸水面積264万4,628平米)

・この年大正10年(1921)取扱貨物量255万9,542トン、入港船舶6万548隻

大正10年(1921)3月末を持って、名古屋港第2期工事を終了する。ただし主要工事は大正9年(1920)3月末を持って完了しているため、名古屋港の諸資料では第2期工事は、大正9年(1920)3月すなわち大正8年度(1919)を持って終了としている。

「名古屋港第3期工事」は、大正9年(1920)を初年度として、昭和2年度(1927)まで8年度にわたる工事である。名古屋港築港誌によると昭和2年度(1927)は工事量が少ないので、大正15年度(1926)までとしているが、実際の工事は昭和2年度(1927)まで執行している。

第1次世界大戦は、大正3年(1914)から大正8年(1919)にわたる世界大戦であったが、わが国は戦勝国の一つであり、かつ主戦場は遠く離れており、その間欧米各国に替わり製品供給国となり、この間港も大いに発展した。このような時代背景もあり、第3期工事は、従来の6,000トン級船舶の係留計画から10,000トン級に計画を拡大した。

したがって航路、泊地の「増深浚渫工事」がその主要工事であり、その浚渫土砂を用いて7号地、8号地、9号地の埋立地を造成する工事がその主要工事であった。

当初、大正7年(1918)12月29日に愛知県知事は、内務大臣宛15ヵ年に亘る総工事費20,500,000

円の計画を提出した。

この計画書を見ると、大正6年の愛知県の全生産額 28,000 万円に対し、輸出額 7,500 万円、名古屋港利用は、1,600 万円と全輸出額の 24 パーセントに過ぎず、名古屋港の整備を進めることにより、この数字を高め、かつ当地方の利益に益すると結んでいる。

この計画は、最終的に大正9年（1920）を初年度する8ヵ年計画（終了年度昭和2年度・1927）事業費 7,780,000 円ということで認可された。

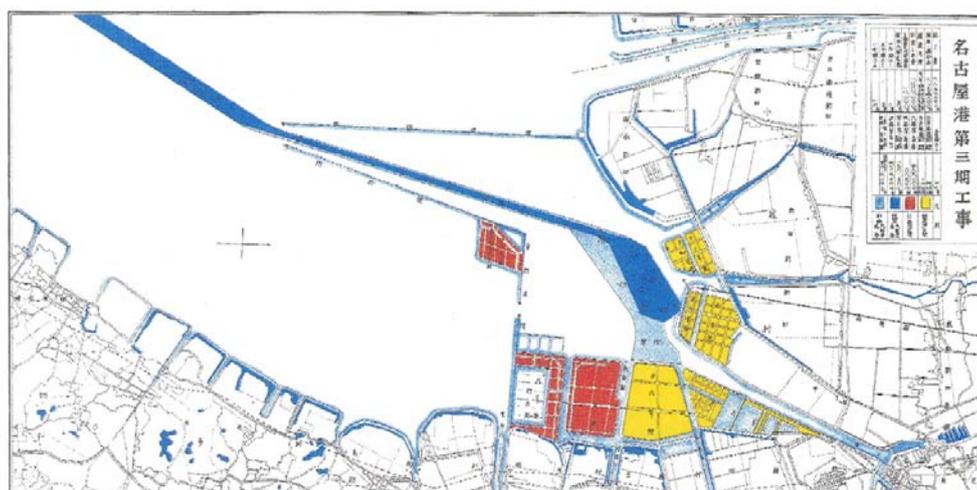
さらに特記すべき事項として、この間において、初めて国庫補助 3,295,800 円を得ることができたのである。国においても名古屋港の重要性を認識するに至った。

大まかの工事費を見ることも理解を大いに高めるので、表-2 にこの間の工事費を示す。

表-2 名古屋港第3期工事・工費一覧表

| 項 目             | 予 算 額        | 決 算 額            | 残 額          |
|-----------------|--------------|------------------|--------------|
| 補 助 対 象 工 事     | 7,780,000 円  | 7,771,767 円 583  | 8,232 円 417  |
| 補 助 対 象 外 工 事   | 890,000 円    | 887,006 円 180    | 2,993 円 820  |
| 名 古 屋 港 改 良 工 事 | 1,280,000 円  | 1,274,421 円 670  | 5,578 円 330  |
| 関 聯 工 事         | 305,881 円    | 305,879 円 920    | 1 円 080      |
| 筏係留棧橋工事         | 69,346 円     | 69,323 円 820     | 22 円 180     |
| 上 屋 工 事         | 158,532 円    | 158,532 円 000    | 0 円 000      |
| 上屋工事(追加)        | 448,900 円    | 448,900 円 000    | 0 円 000      |
| 鉄 道 工 事         | 100,000 円    | 100,000 円 000    | 0 円 000      |
| 計               | 11,032,659 円 | 11,015,831 円 173 | 16,827 円 827 |

図-4 名古屋港第3期工事平面図（出典・名古屋築港誌）



またこれらの工事の主要な内容を示すと以下のとおりである。

- ・補助対象工事 10,000 トン級の入港を可能にする航路、泊地の浚渫および7号地埋立がその主要工事である。
- ・補助対象外工事 橋梁、閘門、地骨（貯木場）等の工事
- ・名古屋港改良工事 危険物取り扱い場の建設、市街地から乖離された区域に当地方の危険物、石油、重油、揮発油等の需要をまかなうための場所を建設する工事、また8号地及びこの区域に随伴する木材整理場の建設工事である。
- ・関聯工事 棧橋等工事、物揚場工事等である。
- ・筏繫留棧橋工事 当地方は昔から木材の集散地であった。以前は、木曾材がその主要材であったが、この時代北海道材の入津が多く、筏繫留の棧橋を必要とし、堀川口に棧橋を設ける工事である
- ・上屋工事、上屋追加工事 名古屋港の発展が当初の計画を凌駕していったので、外国貿易のための諸施設が遅れており、移転増築も含めて、10棟の上屋（倉庫代用も含む）建築工事である
- ・鉄道工事 港湾に臨港鉄道が必要なことは、昔も今も変わらないと考えられている。この地方では早くから臨港鉄道を設置したが、その延長工事である。

以上が、第3期工事の大まかな内容であるが、その間の名古屋港の主要な出来事を以下に示す。

#### 大正 11 年（1922）

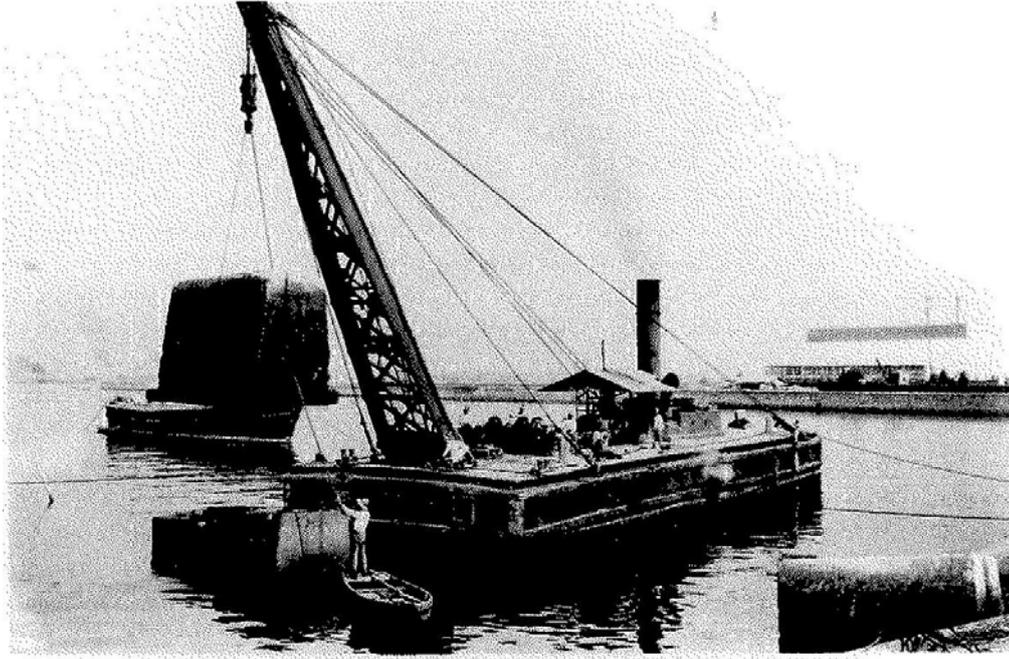
- ・大正 11 年（1922）3 月、名古屋港水先人組合設立
- ・大正 11 年（1922）4 月 8 日、内務大臣、名古屋港を公有水面埋立法施行令に基づく甲号港湾に指定（内務省告示第 80 号）
- ・大正 11 年（1922）4 月 10 日、公有水面埋立法施行
- ・大正 11 年（1922）5 月 12 日、名古屋港務所長に奥田助七郎任命
- ・大正 11 年（1922）5 月 26 日、内務大臣、名古屋港を河川法に基づく港湾工事等の認可港に指定（内務省訓令第 6 号）
- ・大正 11 年（1922）8 月 1 日、築地を港本町と住居表示
- ・大正 11 年（1922）10 月 12 日、港湾協会設立（内務省内）

この年大正 11 年（1922）取扱貨物量 334 万 7,049 トン、入港船舶 6 万 7,054 隻、極東運賃同盟及び太平洋西航運賃同盟、名古屋港をアウトポートとして付加率運賃加算を決定

#### 大正 12 年（1923）

- ・大正 12 年（1923）1 月 20 日、起重機船大江丸完成（揚力 30 トン）写真-11 に大江丸の作業風景を示す。

写真-11 大江丸作業の風景（出典・名古屋港管理組合）



- ・大正 12 年（1923）7 月 11 日、名古屋商業会議所、名古屋税関設置に関する建議書を大蔵大臣へ提出
- ・大正 12 年（1923）8 月 23 日、内務大臣、名古屋港を第 2 種重要港湾に指定（内務省告示第 276 号、港湾修築に国庫補助を認める港）
- ・大正 12 年（1923）8 月 23 日、名古屋港港域、西突堤灯台を中心として 4 海里（7,412 米）の半径を有する円圏の一弧内と決定
- ・大正 12 年（1923）9 月 1 日、関東大震災（M7.9）
- ・大正 12 年（1923）9 月 3 日、関東大震災救援物資輸送第 1 船出港
- ・大正 12 年（1923）9 月 5 日、関東大震災被災者 90 名、日本郵船（株）阿蘇丸で名古屋港へ向け横浜港を出航
- ・大正 12 年（1923）9 月 6 日、関東大震災救援のための白米 3,000 俵、国鉄用船第 2 御崎丸に積載し出港
- ・大正 12 年（1923）9 月 6 日、関東大震災救援のための食糧品、筑紫丸に積載し出港
- ・大正 12 年（1923）9 月 20 日、名古屋港頭に臨時救護所設置
- ・この年大正 12 年（1923）取扱貨物量 383 万 1,847 トン、入港船舶 7 万 2,405 隻

#### 大正 13 年（1924）

- ・大正 13 年（1924）4 月 1 日、名古屋港務所、東築地から築地 34 番地の 1 へ移転（告示第 173 号）  
写真-12 に名古屋港務所の新築状況を示す

写真-12 名古屋港務所新築状況（出典・名古屋港管理組合）



- ・大正 13 年（1924）6 月 9 日、名古屋市、中川運河開削計画決定
- ・大正 13 年（1924）7 月 2 日、堀川改修期成同盟会、堀川改修に関する陳情書を愛知県知事へ提出（2,318 人署名）
- ・大正 13 年（1924）9 月 30 日、鉄栈橋東側埠頭 12 号上屋完成（トラスコン組立式、鉄造平屋建、1,190 平米、1,587 平米）
- ・大正 13 年（1924）11 月 17 日、内閣総理大臣、中川運河開削事業を認可
- ・大正 13 年（1924）12 月 20 日、植物検査事務、農商務省から税関に移管（植物検査所名古屋支所廃止）
- ・この年大正 13 年（1924）取扱貨物量 420 万 1,567 トン、入港船舶 7 万 7,607 隻

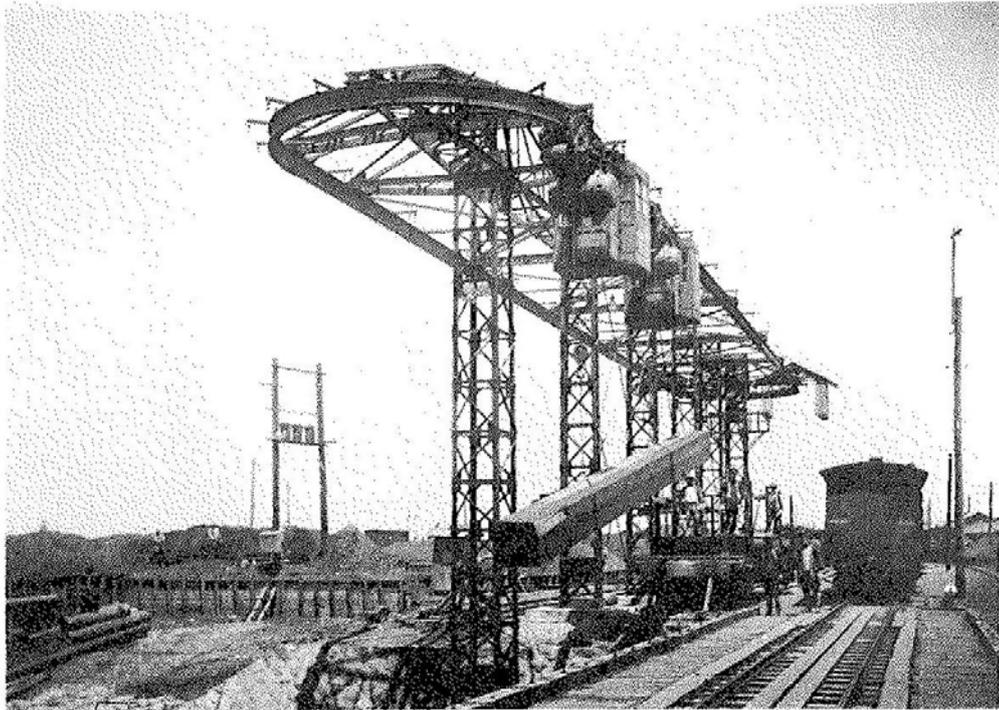
#### 大正 14 年（1925）

- ・大正 14 年（1925）5 月 12 日、名古屋商業会議所、名古屋港寄港増配に関する陳情書を逓信大臣へ提出
- ・大正 14 年（1925）5 月 12 日、加福貯木場完成（水面 29 万 990 平米、陸上 20 万 4,959 平米）
- ・大正 14 年（1925）6 月 13 日、日本郵船（株）北米シアトル航路増配（2 隻寄港を 4 隻に増配）
- ・大正 14 年（1925）7 月 1 日、稲永新田・明德橋間電車開通（築地電軌、36 キロ米）
- ・大正 14 年（1925）10 月 29 日、東邦電力（株）名古屋火力発電所運転開始（6 号地、当初出力 3 万 6,000 キロワット）
- ・大正 14 年（1925）堀川口筏係留栈橋工事完成
- ・この年大正 14 年（1925）取扱貨物量 422 万 396 トン、入港船舶 7 万 2,215 隻

#### 大正 15 年（昭和元年 1926）

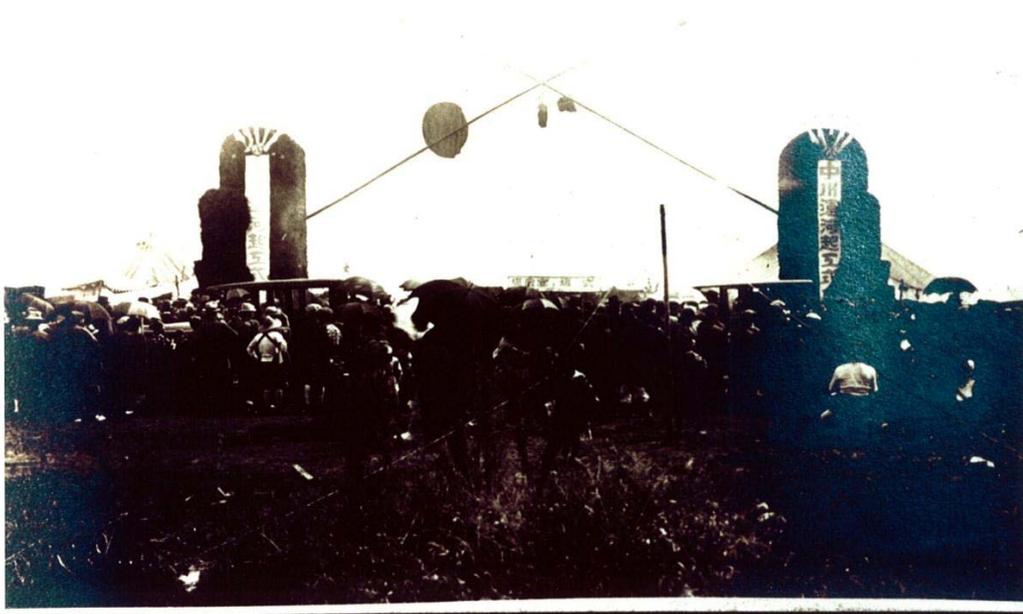
- ・大正 15 年（1926）3 月 31 日、名古屋港駅貨物用テルハ 2 基完成、この様子を写真-13 に示す

写真-13 名古屋港駅に設置されたテルハ（出典・名古屋港管理組合）



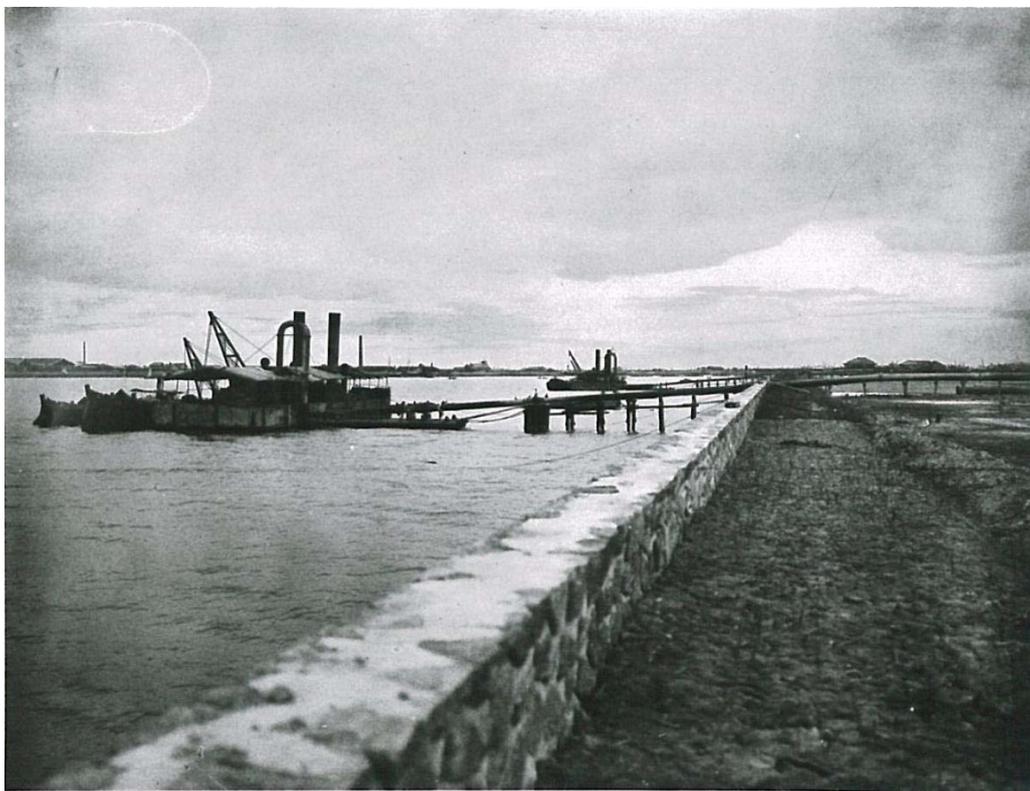
- ・大正 15 年（1926）4 月 13 日、臨時名古屋港調査会設置（内務省）
- ・大正 15 年（1926）6 月 7 日、臨時名古屋港調査会（内務省）、名古屋港将来修築計画を了承
- ・大正 15 年（1926）7 月 21 日、7 号地埋立地完成（79 万 1,686 平米）
- ・大正 15 年（1926）7 月 28 日、名古屋港の拡張計画決定
- ・大正 15 年（1926）10 月 1 日、中川運河開削工事起工式（名古屋市）

写真-14 中川運河起工式の模様（出典・名古屋港管理組合）



- ・大正 15 年（1926）11 月 1 日、イタリア軍艦カポト号入港
- ・大正 15 年（1926）11 月、8 号地西木材整理場建設工事着手
- ・大正 15 年（1926）11 月、欧州積名古屋港直揚貨物運賃割増額引き下げ実施（5 シリング）
- ・昭和元年（1926）12 月、9 号地埋立工事着手（危険物取扱区域）、工事着手時の写真を、写真一 15 に示す

写真一15 9号地埋立工事着手時の写真（出典・名古屋港管理組合）



- ・昭和元年（1926）12 月 31 日、名古屋港貿易額、門司港を上回る（41 開港中第 4 位）
  - ・この年昭和元年（1926）取扱貨物量 481 万 801 トン、入港船舶 7 万 9,880 隻
- 昭和 2 年（1927）**
- ・昭和 2 年（1927）1 月 27 日、欧州運賃同盟、横浜・神戸接続名古屋港割増運賃引き下げ実施（1 トン 17 シリング 6 ペンスを 10 シリングに引き下げ）
  - ・昭和 2 年（1927）6 月 3 日、名古屋商業会議所、名古屋税関独立要望に関する陳情書を大蔵大臣に提出
  - ・昭和 2 年（1927）6 月 20 日、1・2 号地間鉄道可動橋（跳上橋）完成、写真一 16 にその状況を示す

写真-16 1・2号地間鉄道橋（跳上橋）（出典・名古屋港管理組合）



- ・昭和2年（1927）8月、8号地貯木場一部完成（樺太材7,000石入荷）
- ・昭和2年（1927）9月27日、名古屋港第4期工事施工認可（内務省15愛土第67号、工費1,012万円、工期7年）
- ・昭和2年（1927）10月1日、名古屋港第4期工事着手
- ・昭和2年（1927）10月29日、港湾協会を（社）港湾協会と改称
- ・昭和2年（1927）11月20日、天皇陛下名古屋港に行幸（万千代丸にご乗船、港内をご視察）
- ・昭和2年（1927）12月、本星崎町地先公有水面埋立地（7号地）を名古屋市域へ編入し昭和町と命名（79万1,683平米）
- ・この年昭和2年（1927）取扱貨物量505万5,930トン、入港船舶8万2,075隻

#### 2-4 ガーデン埠頭の建設・昭和初期から第二次世界大戦終了まで(1928~1945)

前節までに、明治29年（1896）から昭和2年（1927）に至る、名古屋港第1期工事から名古屋港第3期工事までを述べてきた。この間約30年になるが、その間の港勢の変化を表化して眺めておくことにする。

24節に入る前に、この30年間の計画の変化及び発展をよく理解することも必要なことと考えたからである。

表－3 名古屋港計画・諸量・比較表

| 種 別           | 第 1 期 工 事                                     | 第 2 期 工 事  | 第 3 期 工 事                                       |
|---------------|---|--|---|
| 総工事費(決算額)     | 285 万 5,638 円 34 銭 1 厘                        | 396 万 1,851 円 87 銭                                 | 1,101 万 5,831 円 173 銭                           |
| 継 続 年 期       | 自・明治 29 年度(1896)<br>至・明治 43 年度(1910)<br>15 カ年 | 自・明治 43 年度<br>(1910)<br>至・大正 9 年度(1920)<br>実質 9 カ年 | 自・大正 9 年度(1920)<br>至・大正 15 年度<br>(1926) 実質 7 カ年 |
| 国庫補助金額        |   |  | 329 万 5,800 円                                   |
| 計 画 貿 易 量     | 1,200,000 トン                                  | 2,300,000 トン                                       | 4,700,000 トン                                    |
| 実 際 貿 易 量     | 1,460,000 トン                                  | 2,750,000 トン                                       | 4,810,000 トン                                    |
| 計 画 船 舶 ト ン 数 | 3,000 トン                                      | 6,000 トン <sup>8)</sup>                             | 10,000 トン                                       |

昭和初期から昭和 20 年までは、名古屋港の工事施行年代としては、第 4 期工事、第 5 期工事期に該当する。順調に発展した名古屋港も支那事変に始まり第 2 次世界大戦に至る戦火の中で、第 5 期工事は中断に至り、第 2 次世界大戦の終戦までさしたる工事は施行できない状況であった。しかしその前半すなわち、第 4 期工事では、ガーデン埠頭の再開発前の原型を築造し、所謂「2 号地埠頭」の全盛期の原型を築造した時代である。

8) 第 2 期工事の「計画船舶トン数」について、「名古屋港築港誌」本文では、5,000 トン(83p、87p)と 6,000 トン(207p)と二つの文章が出典している。ここでは後からの文章によって 6,000 トンとしている。

#### 「名古屋港第 4 期工事」

名古屋港の第 4 期工事は、順調な港勢の進展に伴い昭和 2 年度(1927)より着工し昭和 15 年度(1940)をもって完了している。

この第 4 期工事の目論見書(計画案)を詳細に研究すると、次のような目論見により計画を樹立している。

当初、昭和 2 年度(1927)を初年度とする第 4 期工事は、18,500,000 円の工事費にして、10 カ年の継続工事として内務大臣宛稟請した。

しかし内務大臣は、「工期が長いこと、工事費が巨費であること」などを述べた後、この間における情勢の変化など考慮して、工事費 1,012 万円、工期 7 カ年とすることを条件に第 4 期工事を認可した。この第 4 期工事に対して 431 万円の国庫補助をすることも認められた。この工事の主要項目以下のとおりであった。

- ・ガーデン埠頭の原型である、東埠頭、中埠頭<sup>9)</sup>、西埠頭の建設
- ・航路、泊地の増深拡張
- ・10 号地埠頭の建設(現在の潮風埠頭)
- ・8・9 号地連絡地の埋立

9) 中埠頭は中央埠頭とも呼ばれ、長らく名古屋港の中心施設であった。現在のガーデン埠頭の中央に位置し三本の突堤式岸壁の真ん中の一本、この時期以降中央埠頭という名称が多くなるので、この研究でもその名称による。

などが主要工事項目である。このようにして着工した第4期工事は、まもなく名古屋港背後地の異常とも思われる発展に追随する必要から追加工事を申請するに至った。

この理由として次のように述べている。昭和2年（1927）の我国の総生産額（内地のみ）は、69億5千万円で、中部地方における総生産額は23億5千万円で全国比3割4分である。同じ年の総輸出額は19億1千万円、中部地方では5億73百万円である。

名古屋港の同年の輸出額は5千2百万円であり中部地方の輸出額の1割を占めているに過ぎない。輸入においても同様で、名古屋港の設備が狭隘であることなどがその主原因で、この地方の産業の発展に多大な障害となっており、一日も早い港の発展が必要であると述べ、第4期工事の追加を1千万とし工期を5ヵ年延長し昭和13年度（1938）までとしたものである。

内務大臣は先に18百5拾万円、10ヵ年工事に対する稟請に反対を述べたが、今回はほとんど同様な、総計2千12万円、工期12ヵ年に対し了承を与えた。

この第4期工事の計画目標量などは以下の表-4とおりであった。

表-4 名古屋港第4期工事計画目標一覧

| 項 | 目 | 内 | 容 |              |                    |
|---|---|---|---|--------------|--------------------|
| 総 | 工 | 事 | 費 | 20,120,000 円 |                    |
| 国 | 庫 | 補 | 助 | 7,855,000 円  |                    |
| 継 | 続 | 年 | 数 | 12 ヵ年        |                    |
| 同 | 時 | 停 | 泊 | 船            | 66 隻 (15,000 トン未満) |
| 計 | 画 | 貿 | 易 | 力            | 1 千万トン             |

このようにして着工した工事は、順調に進捗したが、昭和12年（1937）7月の支那事変により物価の高騰や、人力不足などから工期が遅延し、昭和15年度（1940）をもって完了するのである。

このように第4期工事は、ガーデン埠頭の原型を築造すると同時に、従来の舁荷役主体から経済的な「経岸荷役」への移行の時期にもあたる。またこの時期は海陸連絡施設や、無線施設、橋梁工事や、堀川の再開発など多様な工事も同時に進捗している。特に時代の趨勢により、10号地の仮飛行場の運用や、12号地飛行場の建設なども目に付く。勿論これらの工事は、第4期の本工事とは別会計で処理されている。第4期工事と並行に記し表-5として参考にする。

表-5 名古屋港第4期工事・工費一覧表

| 項 目      | 予 算          | 決 算                   | 残 額         |
|----------|--------------|-----------------------|-------------|
| 第4期工事当初  | 1,018万1,709円 | 1,018万1,198円71<br>銭1厘 | 510円28銭9厘   |
| 第4期工事追加  | 1,007万8,126円 | 1,007万7,641円79<br>銭9厘 | 484円20銭1厘   |
| 仮飛行場工事   | 8万2,000円     | 8万2,000円              | 0円          |
| 飛行場工事    | 165万0,000円   | 164万9,938円59銭         | 61円41銭      |
| 堀川整備工事   | 295万6,000円   | 290万9,271円94銭         | 4万6,728円06銭 |
| 検疫所埋立工事  | 9,600円       | 9,513円62銭             | 86円38銭      |
| 第12号地埋立  | 39万6,000円    | 39万5,987円69銭          | 12円31銭      |
| 5号地物揚場工事 | 25万5,600円    | 25万5,594円18銭          | 5円82銭       |
| トーガ瀬挂灯浮標 | 8万0,000円     | 7万9,999円58銭           | 42銭         |
| 東埠頭上屋建設  | 16万9,700円    | 16万9,691円61銭          | 8円39銭       |
| 港新橋建設    | 6万8,200円     | 6万8,183円25銭           | 16円75銭      |
| 無線電信設備   | 9,600円       | 9,543円58銭             | 56円42銭      |
| 堀川口舂溜    | 189万0,261円   | 189万0,180円81銭         | 80円19銭      |
| 第7号地岸壁上屋 | 16万8,600円    | 16万8,596円15銭          | 3円85銭       |
| ポンプ式浚渫船  | 50万0,000円    | 49万6,997円88銭          | 3,002円12銭   |

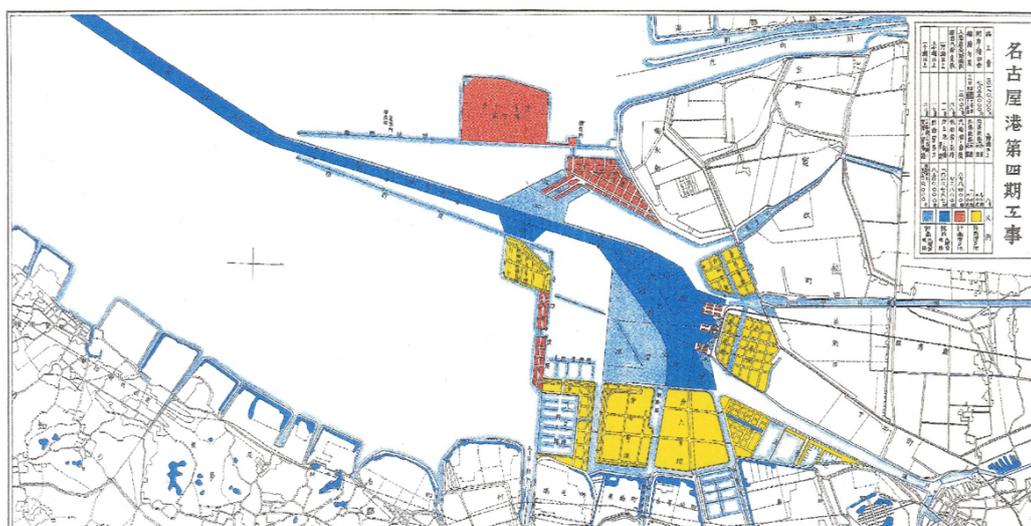
以上のように第4期工事（当初、追加）の他に、仮飛行場工事からポンプ式浚渫船築造工事まで824万円に及ぶ工事を行っている。その工事内容は以下のようである。

- ・第4期工事 東埠頭、中埠頭、西埠頭（これら三埠頭は現ガーデン埠頭）、10号地埠頭（現潮風埠頭）など係留施設、8・9号地連絡地の埋立、航路、泊地の拡張増深などである。
- ・仮飛行場 現在の稲永地区の一州町から潮風町に至る臨港道路から東の地区で、時代の要請を受けて整備したものである。昭和9年（1934）10月1日より運用開始、日本航空公司により毎日上り1便、下り1便が運行された。
- ・飛行場工事 仮飛行場で運用を開始した業務も時代の趨勢の中で、順調に推移し、本格飛行場の建設の要請があり、現在の港区空見町の辺りに飛行場を設置した。昭和14年度（1939）に完成し、種々の契約など完了した昭和16年（1941）10月1日より仮飛行場より業務を移行した。
- ・堀川整備工事 名古屋港の発展とともに、堀川の利用もますます盛んになっていったが、その施設は貧弱で本格的な浚渫工事による航路の確保などが各方面から望まれていた。このための工事である。
- ・検疫所埋立工事 名古屋港に輸入する羊毛などに対する検疫が、当港に施設がないので他港で検疫をする必要があり、不便であるのでその施設のための工事である。
- ・第12号地埋立工事 名古屋港の余剰土砂を利用して、飛行場北側に埋立をなし、竣工後は土石や木材を取り扱う場所とするものである。
- ・5号地物揚場工事 5号地に物揚場を築造して海陸一体の荷役を行うことを目的とした工事である。
- ・トーガ瀬挂灯浮標 知多半島西大野沖の「トーガ瀬」は、暗礁で船舶の航行に危険であるので、海難防止の見地から浮標（自動式打鳴霧鐘）を設けるものである。

- ・東埠頭上屋建設 昭和 11 年（1936）重要輸出品取締法が施行され、輸出貨物の検査が港頭で行う必要が生じそのための建設工事である。
- ・港新橋建設 東築地と西築地は堀川により分けられており、この間の連絡は渡船によっていたが、昭和 6 年（1931）には渡船の乗客 8 万人、諸車 10 万輛に達し橋梁の必要性を痛感するにいたり、昭和 7 年（1932）に着工し完了した。
- ・無線電信設備 入出港船舶の急増に伴い、日常業務が輻輳し有線電話のみでは処理しきれなくなり、無線電信設備工事を施工したものである。
- ・堀川口舥溜 ガーデン埠頭の前身である、東、中、西の三埠頭が中心となり盛んに係岸荷役が行われるようになり、ますます港頭地区に荷役が集中するようになった。これを緩和する目的で堀川右岸「港新橋」上流地区を掘り込み舥溜を築造したものである。
- ・第 7 号地岸壁上屋 7 号地岸壁（現昭和埠頭）の運用に伴い上屋を必要とし、上屋を新築したものである。
- ・ポンプ式浚渫船 名古屋港は当初より遠浅の海を浚渫し、航路、泊地を造成してきた。そのための浚渫船をさらに増強する必要があり、ディーゼル機関ポンプ式浚渫船を新造したものである。当時としては最新型の浚渫船で 1,300 馬力の機関が主機であった。

これら工事を示す、第 4 期工事平面図を下に示す。

図－5 名古屋港第 4 期工事平面図（出典・名古屋港管理組合）



さて、第 4 期工事の全容について、工事費や、それらの内容を概述したが、この工事期は、従前のガーデン埠頭の工事と基礎固めができた時期であった。この工事によっていわゆる名古屋港の港頭地区の整備が進み港らしい景観と、同時に賑わいも進んだ時代である。

以下に、この時期のガーデン埠頭及び名古屋港の関する出来事を年別に述べる。

#### 昭和 3 年（1928）

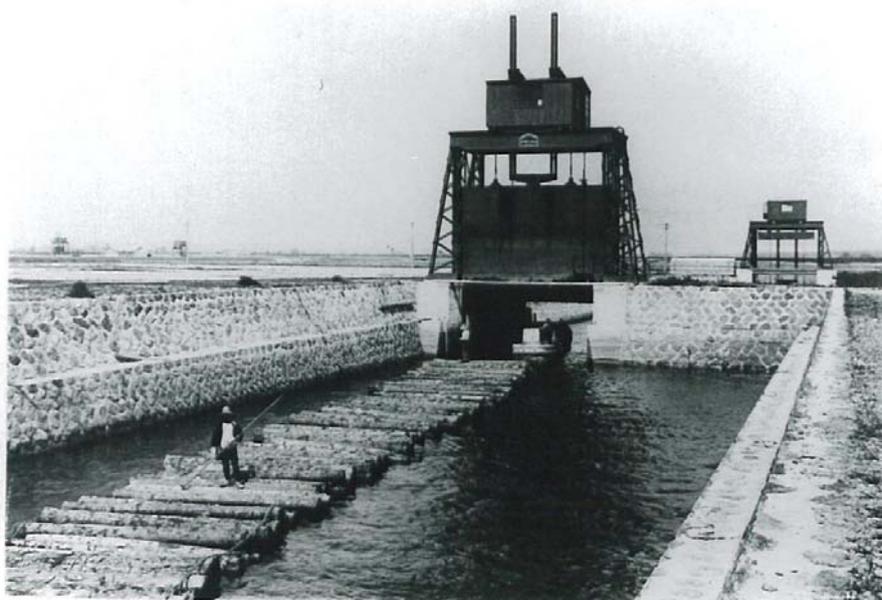
- ・昭和 3 年（1928）1 月 1 日、名古屋商業会議所を名古屋商工会議所と改称
- ・昭和 3 年（1928）3 月 31 日、8 号地埋立完成（80 万 7,495 平米）
- ・昭和 3 年（1928）3 月 31、名古屋港第 3 期工事完成（1 万トン以下、38 隻係留）

- ・昭和3年（1928）5月24日、日本商工会議所設立
- ・昭和3年（1928）6月15日、千鳥が浜海水浴場開始（9号地）
- ・昭和3年（1928）12月、バーバー・ウイルヘルム・ライン社、日本・ニューヨーク定期航路開設、名古屋港寄港を決定
- ・昭和3年（1928）、8号地西木材整理場完成（水面積18万3471平米）
- ・この年、昭和3年（1928）取扱貨物量525万7,657トン、入港船舶数8万4,524隻

写真-17 千鳥が浜海水浴場（出典・名古屋港管理組合）



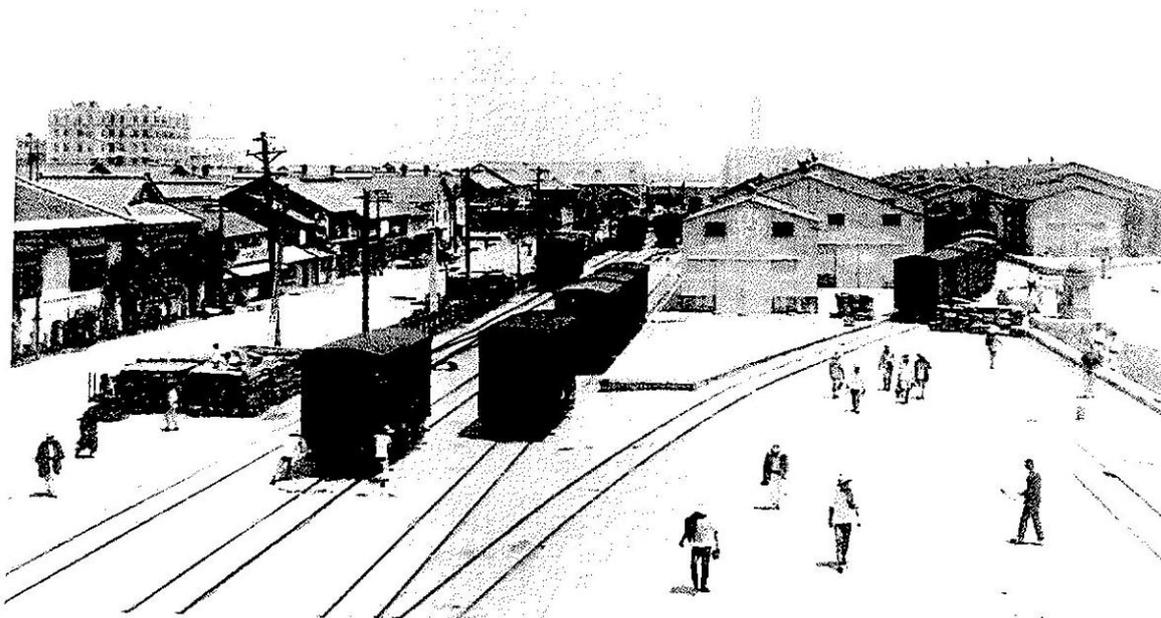
写真-18 8号地木材整理場閘門（出典・名古屋港管理組合）



## 昭和4年（1929）

- ・昭和4年（1929）2月1日、（社）日本海員液済会名古屋港海員ホーム事業開始（港区浜町4、宿泊施設、木造一部2階建、延496平米、7室、収容人員50名）
- ・昭和4（1929）3月、港湾法制定の建議書、衆議院で可決
- ・昭和4年（1929）4月1日、大連汽船（株）、名古屋・大連定期航路を開設（愛知県の命令定期航路）
- ・昭和4年（1929）5月1日、名古屋駅新貨物取扱所開設（中川運河北端、国鉄）
- ・昭和4年（1929）5月14日、名古屋商工会議所、名古屋港に輸入肥料検査所設置に関する陳情書を農林大臣に提出
- ・昭和4年（1929）5月21日、名古屋商工会議所、「名古屋市に飛行場を設置」に関する陳情書を総理大臣に提出
- ・昭和4年（1929）5月27日、出征中の第三師団帰還上陸（照国丸、びくとりや丸他）
- ・昭和4年（1929）7月15日、鳴尾町地先公有水面埋立地（8号地）を名古屋市域へ編入し船見町と命名（36万3,911平米）
- ・昭和4年（1929）9月25日、西埠頭埋立工事に着手
- ・昭和4年（1929）10月1日、イギリス巡洋艦カスター号入港
- ・昭和4年（1929）12月、国営大江倉庫完成（農林省、6号地）
- ・この年、昭和4年（1929）取扱貨物量550万7,953トン、入港船舶8万8,181隻

写真-19 2号地上屋と臨港鉄道（出典・名古屋港管理組合）



写真一20 西埠頭建設工事状況（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和5年（1930）

- ・昭和5年（1930）2月24日、中川運河兩岸の町名決定
- ・昭和5年（1930）3月31日、名古屋港改良工事完成（9号地危険物取扱地区、木材整理場30万156平米、工費127万4,421円67銭、工期4年）
- ・昭和5年（1930）4月1日、農林省名古屋米穀事務所設置（6号地）
- ・昭和5年（1930）5月5日、名古屋臨時海港検疫所庁舎完成（4号地）
- ・昭和5年（1930）6月1日、名古屋税関貨物取扱人同盟設立（港本町11）
- ・昭和5年（1930）7月19日、市バス熱田駅前・築港間開通
- ・昭和5年（1930）10月10日、中川運河通水
- ・昭和5年（1930）10月23日、名古屋商工会議所、名古屋港に獣疫検査所設置に関する陳情書を内務、大蔵及び農林大臣へ提出
- ・昭和5年（1930）10月25日、中川運河本線及び北支線使用開始
- ・昭和5年（1930）10月26日、名古屋港に水先区を設定（逓信省令）
- ・この年、昭和5年（1930）取扱貨物量479万1,693トン、入港船舶8万2,006隻

#### 昭和6年（1931）

- ・昭和6年（1931）1月1日、東突堤端公有水面埋立地（9号地）を名古屋市域へ編入し潮見町と命名
- ・昭和6年（1931）2月2日、名古屋逓信局海事部、名古屋港水先区水先人試験を施行（6名合格）
- ・昭和6年（1931）2月4日、近海郵船（株）小樽・神戸定期船寄港を開始（喜美丸）
- ・昭和6年（1931）4月1日、中川運河管理事務所開設（名古屋市、旧中川運河開削事務所）
- ・昭和6年（1931）4月1日、名古屋港水先区水先人組合設立
- ・昭和6年（1931）7月25日、中川運河東支線一部使用開始（松重船だまり・東海道線東側間）

- ・昭和6年（1931）7月31日、名古屋商工会議所、名古屋港務所に無線電信局設置に関する陳情書を愛知県知事へ提出
- ・昭和6年（1931）8月20日、棧橋に1万トン級汽船初係留（大阪商船南米航路はわい丸）
- ・昭和6年（1931）9月9日、名古屋港第4期追加工事認可（内務省愛土第90号、追加工費1,000万円、工期延長5年）
- ・昭和6年（1931）9月20日、中央埠頭（現ガーデン埠頭）埋立工事着手
- ・昭和6年（1931）10月19日、東埠頭（現ガーデン埠頭）埋立工事着手
- ・昭和6年（1931）12月25日、中川運河市営引船2隻業務開始
- ・この年、昭和6年（1931）取扱貨物量503万5,484トン、入港船舶8万7,616隻

写真-21 中川運河建設工事状況（出典・名古屋港管理組合）

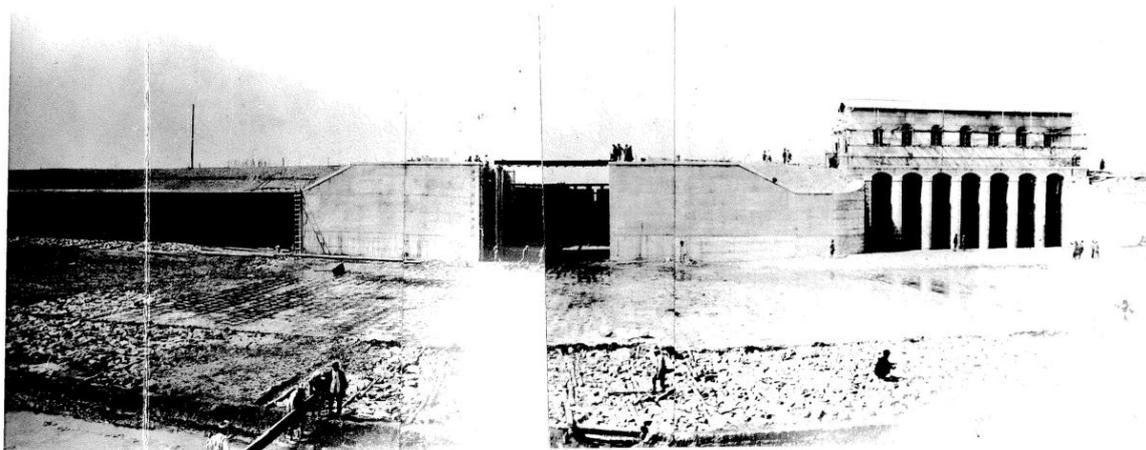


写真-22 建設中の中央埠頭（現ガーデン埠頭、出典・名古屋港管理組合）



## 昭和7年(1932)

- ・昭和7年(1932)2月29日、名古屋商工会議所、名古屋臨港線建設に関する陳情書を鉄道大臣へ提出
- ・昭和7年(1932)4月1日、岸壁使用料徴収開始(係船浮標使用料に準ずる)
- ・昭和7年(1932)4月5日、西埠頭(現ガーデン埠頭)東側に靖国丸着岸(日本郵船ヨーロッパ航路、1万1,999総トン)
- ・昭和7年(1932)5月14日、外国観光船初入港(ドイツ、フランス、イギリス観光客350名乗船)
- ・昭和7年(1932)5月17日、名古屋商工会議所、名古屋に水陸両用飛行場設置に関する陳情書を愛知県知事及び名古屋市長へ提出(5月25日、陸軍大臣及び通信大臣)
- ・昭和7年(1932)6月11日、名古屋商工会議所、築港付近道路橋梁等の施設改善に関する陳情書を名古屋市に提出
- ・昭和7年(1932)6月19日、中川運河祭開催(中川運河利用促進協会主催)
- ・昭和7年(1932)7月6日、大阪商船(株)、東京・名古屋・北鮮定期航路を開設
- ・昭和7年(1932)7月18日、日本倉庫業連合会を日本倉庫協会と改組
- ・昭和7年(1932)8月15日、名古屋商品船上展示会船「名古屋丸」入港(蘭印南洋諸島で開催)
- ・昭和7年(1932)10月1日、中川運河全通式
- ・昭和7年(1932)10月6日、引船「竹千代丸」完成(1,706総トン、650馬力)
- ・昭和7年(1932)11月24日、名古屋港内外の潮流観測(神戸海洋气象台、11月24日～12月12日)
- ・昭和7年(1932)12月20日、西埠頭(現ガーデン埠頭)12号上屋完成(鉄骨鉄筋平屋建、各2,640平米)
- ・昭和7年(1932)12月20日、中川運河東支線開通(全中川運河開通、幹線延長6,390米、支線延長1,818米、工費1,885万9,132円、工期5年)
- ・昭和7年(1932)12月28日、港新橋完成渡り初め式(掘川口、開閉式、延長269米、幅5米、工費6万8,183円25銭)東西築地連絡渡船、港新橋架設に伴い廃止
- ・この年、昭和7年(1932)取扱貨物量537万3,242トン、入港船舶9万1,619隻

写真-23 西埠頭（現ガーデン埠頭）に接岸した靖国丸（出典・名古屋港管理組合）

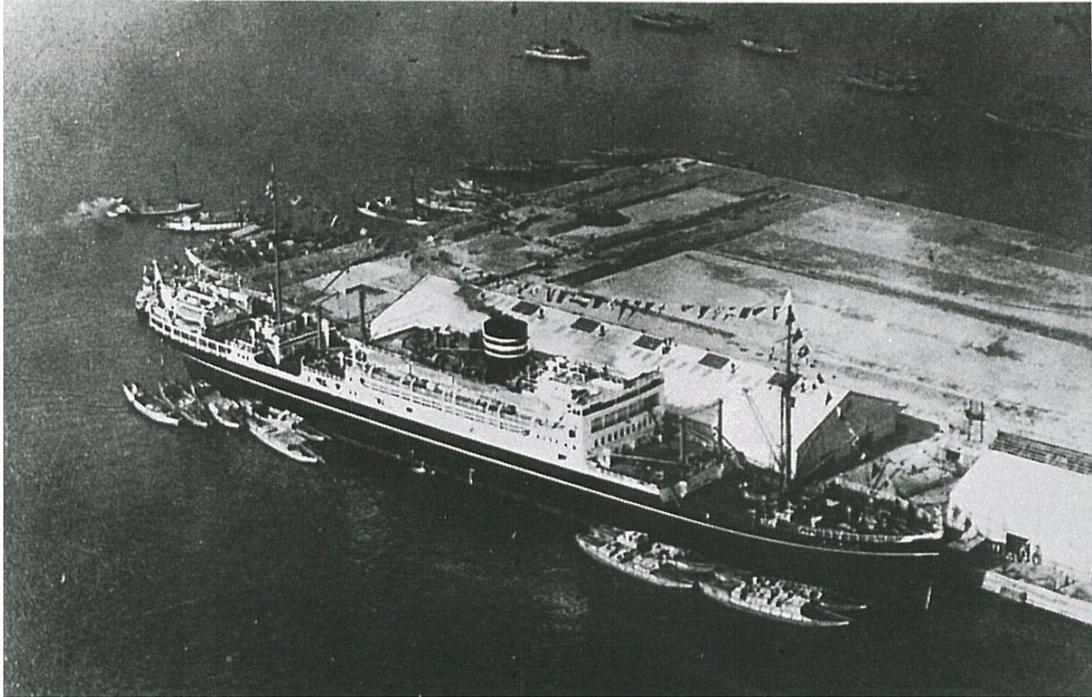


写真-24 引船竹千代丸（出典・名古屋港管理組合）

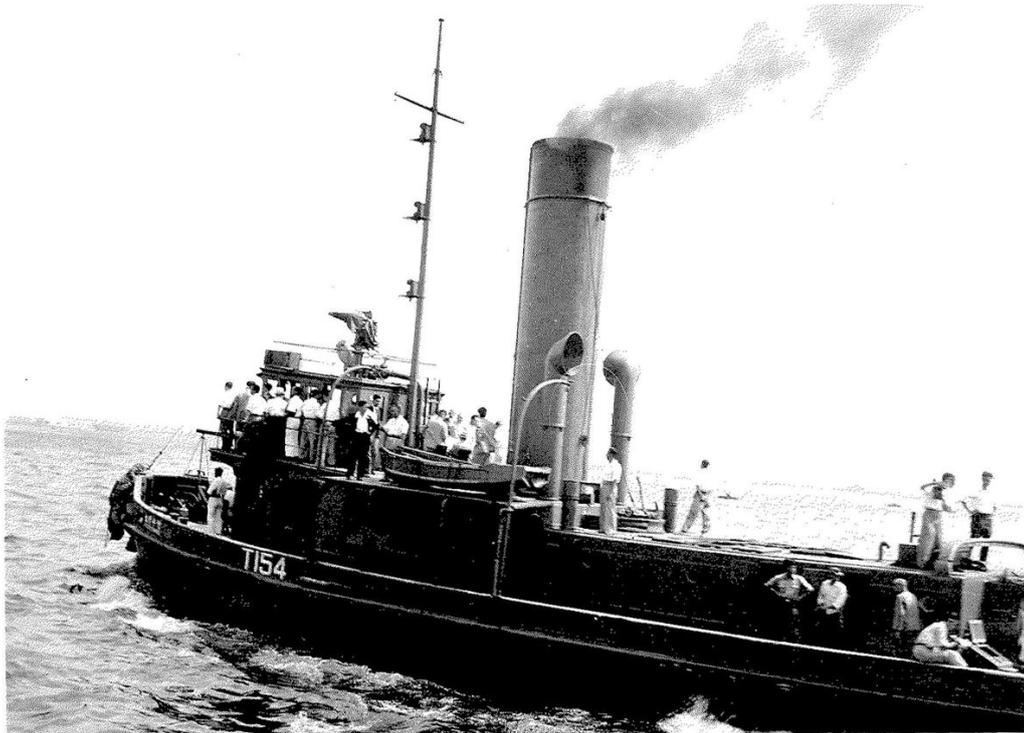


写真-25 港新橋（出典・名古屋港管理組合）

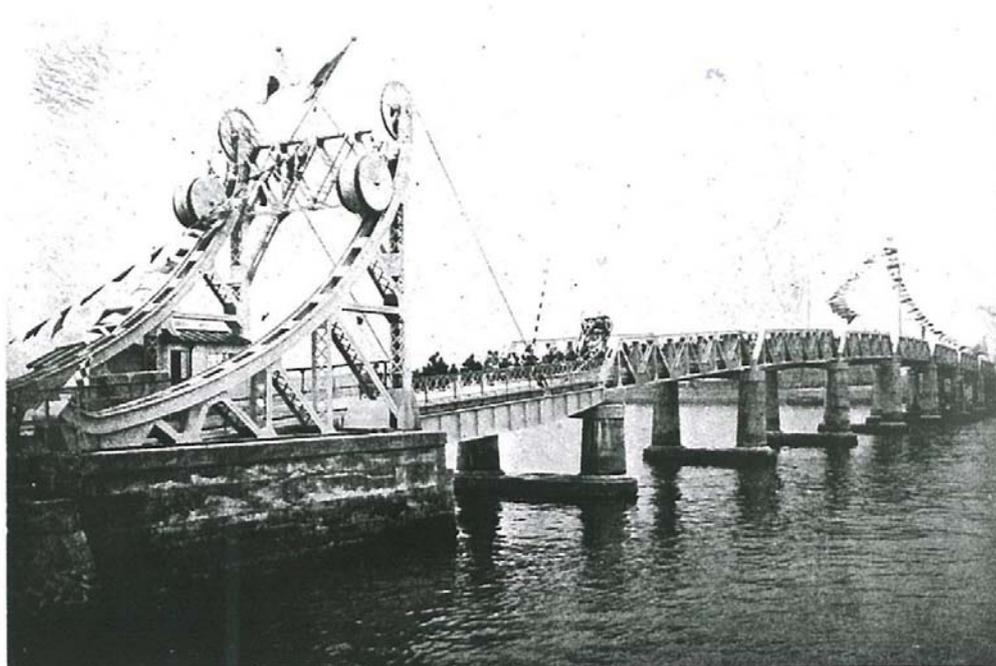


写真-26 港新橋渡り初め式（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和8年（1933）

・昭和8年（1933）1月20日、内務、大蔵大臣、堀川口改修工事を堀川改修工事として追加認可（工期を昭和12年までとし、追加工費106万円）

・昭和8年（1933）1月、ライジングサン石油会社、9号地に油タンクを2基建設（3,000トン1基、500トン1基）

- ・昭和8年(1933)2月13日、名古屋商工会議所、名古屋港に獣疫検査所設置について愛知県知事及び名古屋市長へ陳情
- ・昭和8年(1933)3月17日、名古屋港無線局(JHY)開局、無線電信による港務通信を開始(海岸通り、通達距離100キロ米)
- ・昭和8年(1933)3月20日、東京高等商船学校航海練習船大成丸入港
- ・昭和8年(1933)3月31日、西埠頭3・4号上屋完成(各1,620平米)
- ・昭和8年(1933)4月5日、名古屋水上衛生組合連合会結成
- ・昭和8年(1933)4月11日、名古屋商工会議所、笠寺駅設置に関する陳情書を鉄道大臣へ提出
- ・昭和8年(1933)4月、名古屋港海陸仲仕請負業組合スト
- ・昭和8年(1933)4月、在港船3隻スト(北洋丸、高見丸、第二大源丸)
- ・昭和8年(1933)5月、築地診療所設置(真砂町1、無料診療)
- ・昭和8年(1933)7月6日、名古屋商工会議所、名古屋港無線電信局の公衆電報取り扱いに関する陳情書を愛知県知事、名古屋通信局長及び名古屋港務所長へ提出
- ・昭和8年(1933)9月26日、市バス築地・運河東岸及び西岸・水主町間開通
- ・昭和8年(1933)10月11日、西埠頭7号上屋完成(1,617平米)
- ・昭和8年(1933)12月14日、名古屋港観光案内所設置(中央埠頭、外国航路の入港日に開設、名古屋観光協会)
- ・昭和8年(1933)12月28日、愛知県知事、名古屋臨港鉄道に関する具申書を鉄道大臣へ提出
- ・昭和8年(1933)、9号地の油タンクへ6,000トン級タンカーからパイプによる油の初荷揚げ
- ・昭和8年(1933)、海員職業紹介所設置(海事協同組合扱いの紹介事務継承)
- ・この年昭和8年(1933)取扱貨物量595万380トン、入港船舶9万4,083隻

#### 昭和9年(1934)

- ・昭和9年(1934)1月23日、内務大臣、築地神社創立を許可
- ・昭和9年(1934)3月9日、名古屋商工会議所、台湾航路運賃割戻制に関する陳情書を日本郵船(株)始め3社へ提出
- ・昭和9年(1934)4月27日、起重機船太閤丸完成(揚力50トン)
- ・昭和9年(1934)4月、三井物産(株)9号地に油タンク3基建設(5,000トン、1,000トン、500トン各1基)
- ・昭和9年(1934)4月、築地保育及び夜間託児所設置(浜町24、主として水上生活者関係)
- ・昭和9年(1934)5月1日、築地灯台信号業務を廃止し、中央埠頭灯台で船舶信号業務を開始
- ・昭和9年(1934)7月3日、逓信大臣、名古屋国際仮飛行場を公共飛行場として許可(10号地、名古屋国際航空協会)
- ・昭和9年9月10日、西埠頭埋立完成(4万9,026平米)
- ・昭和9年(1934)9月21日、大暴風雨来襲(室戸台風)
- ・昭和9年(1934)9月22日、内務大臣、航空場埋立工事を許可(11号地、工費165万円、工期5年、埋立面積92万5,620平米)
- ・昭和9年(1934)10月1日、日本航空輸送(株)東京・大阪定期便、名古屋国際仮飛行場に寄港開始(1日1往復)
- ・昭和9年(1934)12月24日、名古屋税関支署、貨物の陸揚、船積場所、船舶と陸地との交通場

所及び貨物の蔵置場所を改定

- ・昭和9年（1934）、潮見橋架設、7・8号地間バス運転延長（名古屋樽扱所）
- ・この年昭和9年（1934）取扱貨物量624万1,039トン、入港船舶10万938隻

写真-27 起重機船太閤丸（出典・名古屋港管理組合）

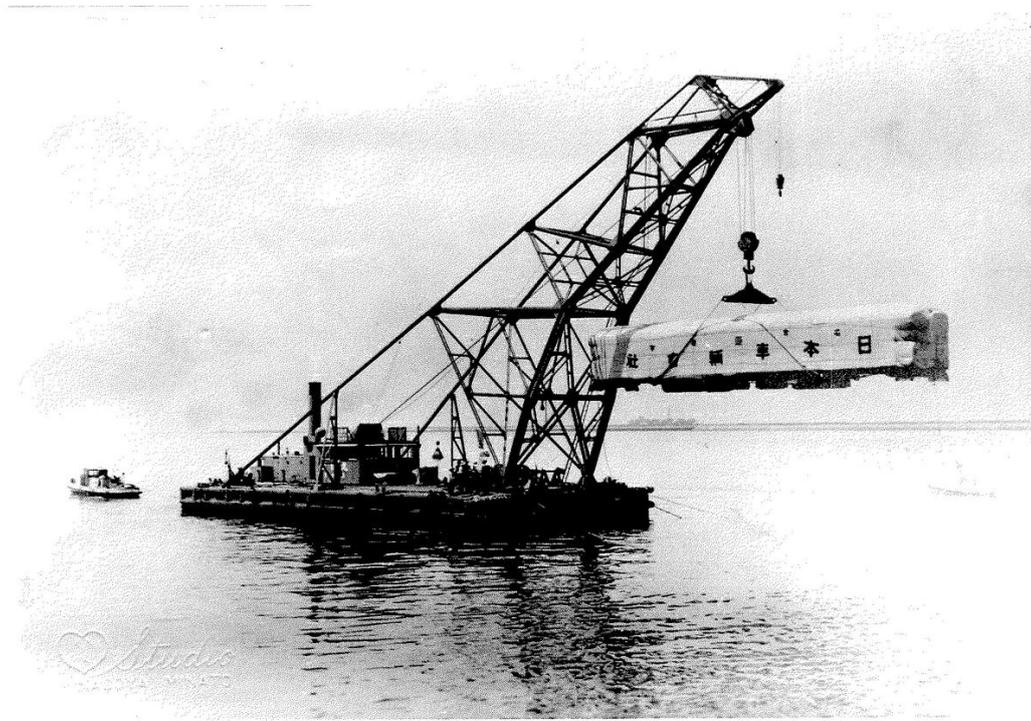
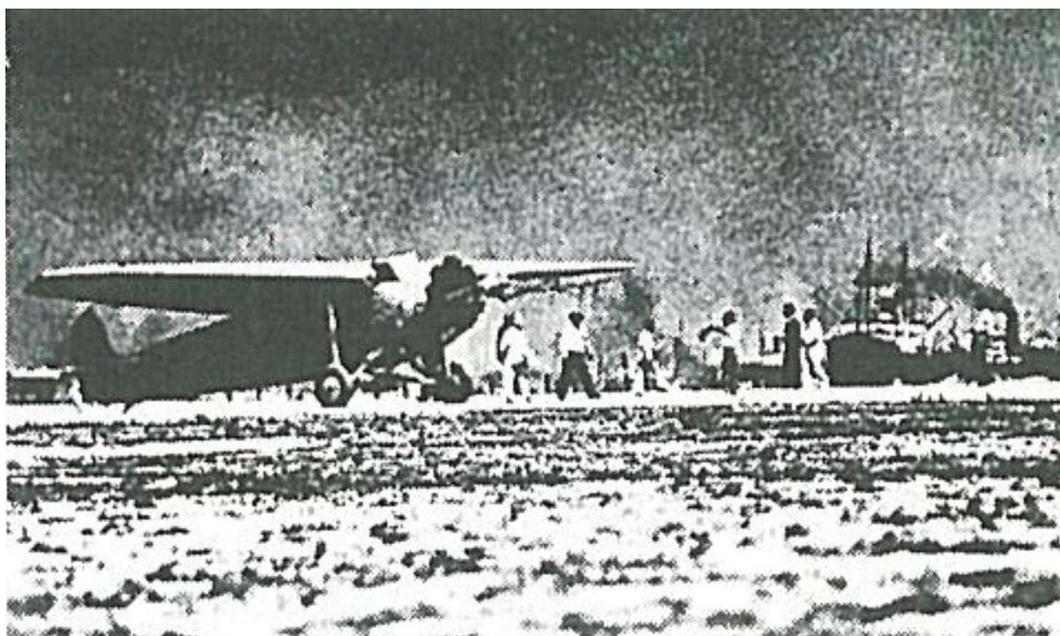


写真-28 名古屋国際仮飛行場（出典・名古屋港管理組合）



## 昭和 10 年 (1935)

- ・昭和 10 年 (1935) 3 月 30 日、西埠頭 5 号上屋完成 (2,479 平米)
- ・昭和 10 年 (1935) 3 月、鉄道省、9 号地に油タンクを 1 基建設 (500 トン)
- ・昭和 10 年 (1935) 3 月、7～9 号地、堀川沿岸、新堀川沿岸等を都市計画工業地域に指定
- ・昭和 10 年 (1935) 4 月 20 日、名古屋商工会議所、名古屋港に航洋船舶係留岸壁を有する工場地帯築造に関する陳情書を愛知県知事へ提出
- ・昭和 10 年 (1935) 4 月、(社) 日本海員液済会名古屋港海員ホーム増築 (2 階建、344 平米、家族室 12、合宿室 4、収容人員約 100 名)
- ・昭和 10 年 (1935) 5 月、中部港湾労働組合設立
- ・昭和 10 年 (1935) 6 月 1 日、西倉町及び海岸通り地先公有水面埋立地を海岸通り六丁目の区域へ編入
- ・昭和 10 年 (1935) 7 月 17 日、獣疫検査所設置認可
- ・昭和 10 年 (1935) 9 月 25 日、獣疫検査所用地埋立完成 (12 号地 9,917 平米)
- ・昭和 10 年 (1935) 10 月 24 日、名古屋商工会議所、東築地臨港鉄道接続に関する陳情書を名古屋鉄道局長へ提出
- ・昭和 10 年 (1935) 10 月、名古屋教育水族館閉鎖 (東築地)
- ・昭和 10 年 (1935) 11 月 9 日、10 号地西埋立完成 (9,918 平米・獣疫検査所用地)
- ・昭和 10 年 (1935) 11 月 23 日、名古屋駅築港連絡線同盟設立 (名古屋市役所内)
- ・昭和 10 年 (1935) 12 月 21 日、名古屋港無線局、名古屋港無線電信取扱所として公衆通信の取扱を開始
- ・この年、昭和 10 年 (1935) 取扱貨物量 660 万 6,492 トン、入港船舶 10 万 9,092 隻

## 昭和 11 年 (1936)

- ・昭和 11 年 (1936) 2 月 1 日、愛知県、名古屋税関支署西埠頭派出所用地 (海岸通り 6-6-2、99 平米)、7 号地監所兼旅具検査所用地 (昭和町 1-2、66 平米) 及び中央埠頭旅具検査所用地 (海岸通り 6-6-1、66 平米) を大蔵省へ寄付
- ・昭和 11 年 (1936) 2 月 20 日、8・9 号連絡地埋立完成 (16 万 5,078 平米)
- ・昭和 11 年 (1936) 2 月 26 日、日本郵船 (株)、リバープール航路定期船の寄港を開始 (りおん丸入港、7,018 総トン)
- ・昭和 11 年 (1936) 2 月 29 日、名古屋市会、築地跨線型陸橋に関する意見書を可決 (名古屋市長あて)
- ・昭和 11 年 (1936) 2 月、中川運河北端で名古屋駅新貨物取扱所との船車連絡作業開始
- ・昭和 11 年 (1936) 3 月 30 日、名古屋税関支署中央埠頭旅具検査所完成 (海岸通り 6-6-1、50 平米)
- ・昭和 11 年 (1936) 3 月 31 日、西埠頭 6 号上屋完成 (893 平米)
- ・昭和 11 年 (1936) 3 月、港橋完成
- ・昭和 11 年 (1936) 4 月 13 日、築港岸壁に名古屋市営船舶給水所設置、事業開始
- ・昭和 11 年 (1936) 4 月、12 号地を名古屋市へ編入し、汐止町と命名
- ・昭和 11 年 (1936) 5 月 8 日、第三師団主力将兵満州から名古屋港へ帰還 (写真-29 に示す)
- ・昭和 11 年 (1936) 7 月 4 日、フランス極東艦隊通報艦アマラル・シャルネ号入港 (1,969 トン)

- ・昭和 11 年（1936）7 月 11 日、愛知県、名古屋港調査会を設置（関係官公吏学識経験者等を委員に委嘱）
- ・昭和 11 年（1936）7 月 27 日、名古屋市会、東部臨港線連絡に関する意見書を可決（鉄道大臣あて）
- ・昭和 11 年（1936）8 月 1 日、航路統制法施行
- ・昭和 11 年（1936）8 月 26 日、イギリス極東艦隊入港
- ・昭和 11 年（1936）9 月 16 日、中央埠頭埋立完成（2 万 9,018 平米）
- ・昭和 11 年（1936）10 月 14 日、名古屋税関支署、貨物の陸揚船積場所、船舶と陸地との交通場所及び貨物の蔵置場所を決定
- ・昭和 11 年（1936）10 月 18 日、東埠頭埋立完成（2 万 7,092 平米）
- ・昭和 11 年（1936）10 月 25 日、イギリス P・O 汽船、ヨーロッパ定期航路寄港を開始（月 1 回寄港、第 1 船スーダン号入港）
- ・昭和 11 年（1936）12 月 1 日、東突堤南側公有水面埋立地（8・9 号連絡地）を船見町及び潮見町の区域へ編入
- ・昭和 11 年（1936）12 月 15 日、名古屋鉄道局長、名古屋港臨港鉄道延長に関する件、名古屋港駅より分岐敷設決定の旨愛知県知事あて回答
- ・昭和 11 年（1936）12 月 23 日、愛知県、獣疫検査所敷地を国へ寄付（12 号地、5,884 平米）
- ・この年、昭和 11 年（1936）取扱貨物量 747 万 2,151 トン、入港船舶 12 万 3,396 隻）

写真－29 第三師団主力将兵満州から名古屋港へ帰還（出典・中日新聞）

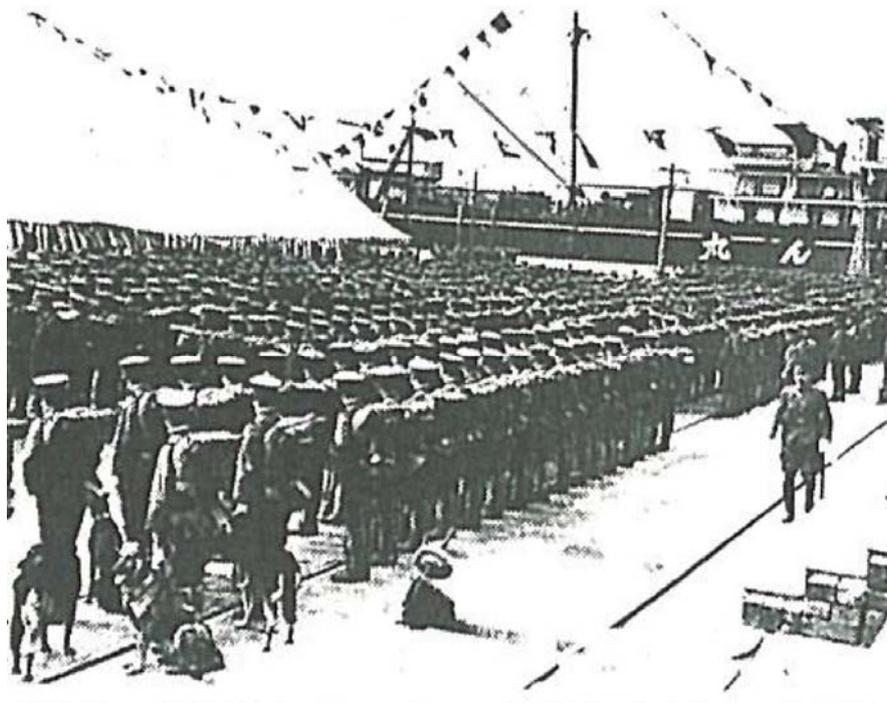


写真-30 昭和11年完成の中央埠頭建設中の情景（出典・名古屋港管理組合）



### 昭和12年（1937）

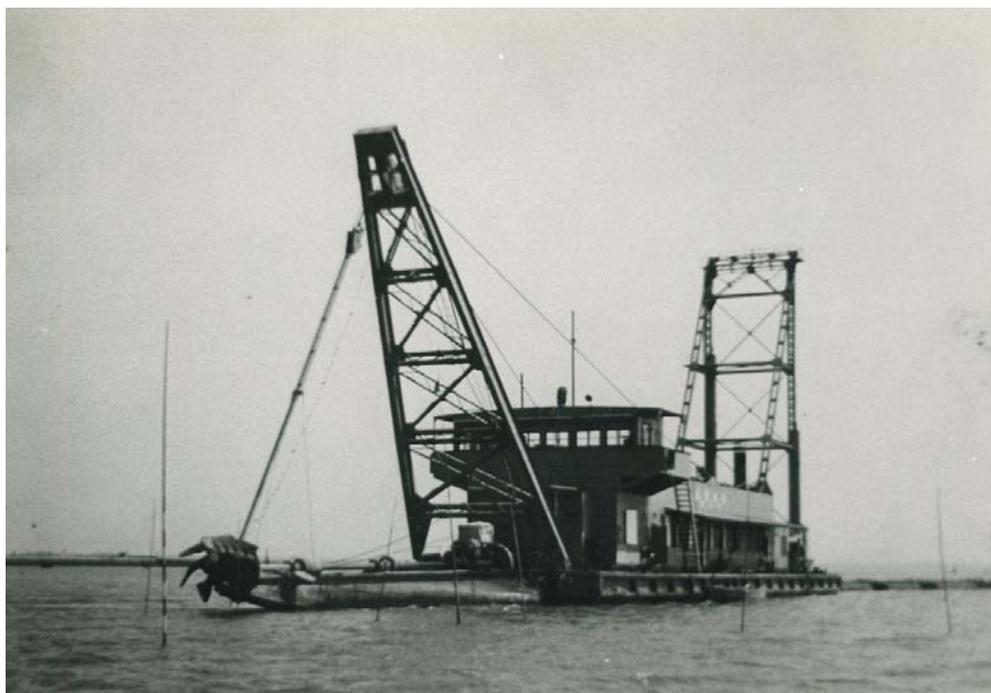
- ・昭和12年（1937）1月25日、名古屋商工会議所、名古屋港の港頭地帯に上屋建設に関する陳情書を愛知県知事へ提出
- ・昭和12年（1937）1月26日、名古屋商工会議所、名古屋地方に溶鉱炉建設に関する陳情書を内閣総理大臣及び関係大臣へ提出
- ・昭和12年（1937）2月1日、名古屋駅新貨物取扱所を笹島駅と改称
- ・昭和12年（1937）2月6日、名古屋港修築調査会、現地調査を実施（2月7、8日、港湾協会）
- ・昭和12年（1937）3月1日、市バス南陽館前・船見町間開通（名古屋棹扱所経営バス買収）
- ・昭和12年（1937）3月1日、名古屋市、築地電軌（株）を買収
- ・昭和12年（1937）3月1日、愛知郡下之一色町を名古屋市へ編入
- ・昭和12年（1937）3月11日、市電日比野・築地口間開通（4キロ米）
- ・昭和12年（1937）3月15日、名古屋汎太平洋平和博覧会開催（熱田前新田、会場49万5,867平米、5月31日まで）
- ・昭和12年（1937）3月16日、名古屋税関支署7号地監所兼旅具検査所庁舎完成（昭和町1,240平米）

- ・昭和 12 年（1937）3 月 25 日、浚渫船保田沖丸完成（ディーゼル機関、毎時 400 立米埋立）
- ・昭和 12 年（1937）3 月 31 日、中央埠頭西側上屋完成（一部 2 階建、延 4,269 平米）
- ・昭和 12 年（1937）4 月、伊良湖水道船舶通過報、神島・鳥羽間を有線電信に変更
- ・昭和 12 年（1937）5 月 11 日、港湾協会第 10 回通常総会開催（名古屋市公会堂）
- ・昭和 12 年（1937）6 月 1 日、名古屋税関支署家畜検査所設置（汐止町）
- ・昭和 12 年（1937）6 月 7 日、愛知県名古屋水上警察署長と愛知県築地警察署長の兼務を廃止し、各専任署長制を実施
- ・昭和 12 年（1937）6 月 15 日、海岸通り地先公有水面埋立地（中央埠頭）を海岸通り三丁目の区域へ編入（2 万 7,107 平米）
- ・昭和 12 年（1937）7 月 7 日、北支事変勃発
- ・昭和 12 年（1937）8 月 9 日、上海事変勃発
- ・昭和 12 年（1937）8 月 18 日、歩兵第 68 連隊第 2 大隊（岐阜）乗艦、上海方面へ出港
- ・昭和 12 年（1937）8 月 20 日、第 3 師団主力部隊海軍艦艇に乗艦、出港
- ・昭和 12 年（1937）10 月 1 日、港区設置（名古屋市の 10 区制により、南区から臨港地帯を分離）
- ・昭和 12 年（1937）10 月 1 日、港区役所設置（熱田前新田字中の組 50、仮庁舎）
- ・昭和 12 年（1937）10 月 1 日、名古屋税関設置（海岸通り 5、大阪税関から独立）
- ・昭和 12 年（1937）11 月 1 日、熱田前新田の一部を十一屋町と住居表示
- ・昭和 12 年（1937）11 月 8 日、日本石油（株）、9 号地に油タンクを 5 基建設（7,100 トン、500 トン、460 トン、163 トン、36 トン）
- ・昭和 12 年（1937）11 月、名古屋海運協会設立
- ・昭和 12 年（1937）12 月 1 日、海岸通り地先公有水面埋立地（東埠頭）を海岸通り三丁目の区域へ編入（2 万 7,094 平米）
- ・昭和 12 年（1937）12 月 1 日、東築地を木場町・東築地町・竜宮町と住居表示
- ・昭和 12 年（1937）12 月 11 日、東邦電力（株）名古屋火力発電所完成、4 号機運転開始（6 号地、総出力 14 万 4,100 キロワット）
- ・昭和 12 年（1937）12 月 21 日、愛知県名古屋水上警察署と愛知県築地警察署を合併し、愛知県名古屋臨港警察署を設置
- ・この年、昭和 12 年（1937）取扱貨物量 789 万 5,691 トン、入港船舶 12 万 4,849 隻

写真一31 名古屋汎太平洋平和博覧会の切手（出典・名古屋港管理組合）



写真一32 浚渫船保田沖丸完成（出典・名古屋築港誌）



## 昭和13年（1938）

- ・昭和13年（1938）1月23日、築地神社鎮座祭（祭神、素盞鳴命）
- ・昭和13年（1938）2月13日、大阪商船（株）名古屋・青島航路新設のため第2原田丸試航出港（1500トン）
- ・昭和13年（1938）2月15日、名古屋商工会議所、名古屋・青島航路開設に関する陳情書を逓信大臣及び関係船会社へ提出
- ・昭和13年（1938）2月23日、名古屋・天津定期航路開設
- ・昭和13年（1938）3月5日、日本石油、9号地に重油タンクを建設
- ・昭和13年（1938）3月12日、航空ページェントを10号地で挙行（大阪朝日新聞社）
- ・昭和13年（1938）3月25日、中央埠頭東側上屋完成（鉄骨鉄筋平屋建、3,996平米）
- ・昭和13年（1938）3月26日、名古屋税関植物検査場完成（海岸通り6-6-1、西埠頭西側北部）
- ・昭和13年（1938）4月1日、築地及び熱田前新田字中川西区域を築三町及び築地町と住居表示
- ・昭和13年（1938）4月4日、名古屋港第5次改修計画基礎調査開始
- ・昭和13年（1938）4月20日、東埠頭1号上屋完成（鉄骨鉄筋平屋建、1,812平米）
- ・昭和13年（1938）4月22日、12号地埋立工事着手（第2次）
- ・昭和13年（1938）5月3日、名古屋商工会議所、中川運河堀留共荷揚場の改善に関する陳情書を名古屋市長へ提出
- ・昭和13年（1938）5月13日、港区役所庁舎完成（名港通り23）
- ・昭和13年（1938）5月31日、東埠頭2～13号上屋完成（木造平屋建、12棟、延6,790平米）
- ・昭和13年（1938）6月18日、名古屋税関、為替特別取扱いを開始
- ・昭和13年（1938）7月1日、名古屋海上従業員の登録制を実施
- ・昭和13年（1938）7月9日、名古屋商工会議所、名古屋港の石炭荷役設備改善に関する要望書を愛知県知事へ提出
- ・昭和13年（1938）7月12日、名古屋港沖仲仕請負業組合、監視員制度を採用
- ・昭和13年（1938）7月21日、名古屋税関、貨物の陸揚船積その他船舶と陸地との交通場所及び貨物の蔵置場所を指定
- ・昭和13年（1938）7月27日、愛知県、名古屋港調査会を名古屋振興会と改称
- ・昭和13年（1938）11月3日、名古屋臨港警察署庁舎完成
- ・昭和13年（1938）12月25日、東突堤頭部灯かん撤去
- ・この年、昭和13年（1938）取扱貨物量721万8,123トン、入港船舶数11万7,472隻

写真-33 中央埠頭東側上屋の建設工事状況（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和 14 年（1939）

- ・昭和 14 年（1939）1 月 17 日、内務省土木会議、名古屋港の将来基礎計画を了承（修築計画中途変更の件）
- ・昭和 14 年（1939）1 月 24 日、中部共同火力発電（株）名港発電所運転開始（一州町 1 番地、当初出力 5 万 3000 キロワット）
- ・昭和 14 年（1939）1 月 27 日、内務省土木局長、名古屋港将来基礎計画決定を通知
- ・昭和 14 年（1939）3 月 31 日、堀川改修工事完成（昭和 2 年度・1927 からの継続工事、堀川及び堀川口の改修工事、工費 290 万 9,271 円 94 銭）
- ・昭和 14 年（1939）3 月 31 日、内務大臣、堀川口舥溜工事を認可（工期 5 年、工費 147 万 2,400 円、堀川口右岸千年地区舥溜、上屋、鉄道等、実施は第 2 次世界大戦等の影響を受け、昭和 21 年度・1946 までの工事となり、工費 189 万 180 円 81 銭で完成）
- ・昭和 14 年（1939）4 月 1 日、名古屋港岸壁電話開通
- ・昭和 14 年（1939）6 月 7 日、救護所設置
- ・昭和 14 年（1939）6 月 30 日、中央埠頭灯台完成（鉄筋、円筒型、3 階建、44 平米）
- ・昭和 14 年（1939）7 月 3 日、東邦瓦斯（株）熱田供給所操業開始（金川町、5 万 1,000 平米）
- ・昭和 14 年（1939）7 月 8 日、11 号地埋立完成（92 万 8,572 平米）
- ・昭和 14 年（1939）7 月 12 日、舥船運用所設置決定（船腹不足緩和対策のため）
- ・昭和 14 年（1939）12 月 21 日、海運組合法施行
- ・この年、昭和 14 年（1939）取扱貨物量 730 万 28 トン、入港船舶 11 万 9,782 隻

写真-34 完成した中央埠頭灯台（出典・名古屋港管理組合）

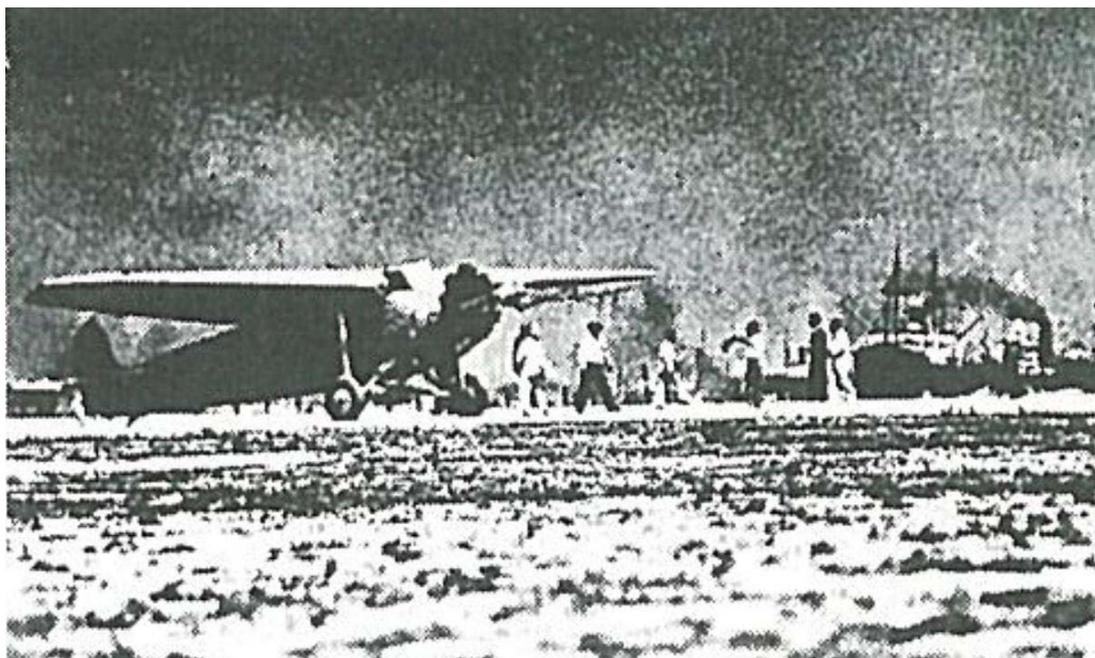


#### 昭和 15 年（1940）

- ・昭和 15 年（1940）1 月 12 日、名古屋市海上従業員休憩所開設（海岸通り 36、敷地 188 平米、建物 129 平米）
- ・昭和 15 年（1940）1 月 20 日、中央埠頭灯台初点灯（明暗白色、明 3 秒、暗 3 秒、光達距離 14 海里、旧棧橋灯標廃止）
- ・昭和 15 年（1940）2 月 1 日、海運統制令公布・施行
- ・昭和 15 年（1940）2 月 15 日、10・11 号地を名古屋市域へ編入し、空見町、潮風町、汐止町と命名（空見町 92 万 5,299 平米、潮風町 195 平米、汐止町 3,081 平米、計 92 万 8,575 平米）
- ・昭和 15 年（1940）3 月 31 日、愛知県経済三部制廃止（連帯経済、市部経済、郡部経済）
- ・昭和 15 年（1940）4 月 8 日、名古屋港労務供給業組合設立
- ・昭和 15 年（1940）4 月 23 日、船席指定の特定信号制定（西突堤灯台信号所及び中央埠頭信号所で施行）
- ・昭和 15 年（1940）4 月、港湾諸料率を公表
- ・昭和 15 年（1940）5 月 5 日、トーガ瀬掛灯浮標に霧鐘設備を併置（霧、雨等のとき 30 秒 1 回打鳴）
- ・昭和 15 年（1940）5 月 5 日、名古屋海洋少年団結成
- ・昭和 15 年（1940）5 月 11 日、日本船主協会を日本海運協会と改組
- ・昭和 15 年（1940）5 月 25 日、名古屋水上運送業組合設立
- ・昭和 15 年（1940）5 月 28 日、市電内田橋・南陽通八丁目間開通（2.6 キロ米、5 号地海辺の市電を移設）
- ・昭和 15 年（1940）6 月 30 日、7 号地上屋完成（木造 9 棟、5,891 平米）
- ・昭和 15 年（1940）8 月 1 日、名古屋臨港警察署の管轄区域、愛知県全般水域を名古屋港内に改正
- ・昭和 15 年（1940）8 月 17 日、名古屋港海運防犯厚生協会設立
- ・昭和 15 年（1940）9 月 4 日、東海 4 県輸出連絡協議会設立

- ・昭和 15 年（1940）9 月 27 日、日、独、伊 3 国同盟、ベルリンで調印
- ・昭和 15 年（1940）10 月 1 日、大日本航空（株）、東京・名古屋・大阪定期航空航路を廃止
- ・昭和 15 年（1940）10 月 9 日、愛知県、名古屋国際仮飛行場を名古屋飛行場として航空局へ貸与（11 号地、期間 20 年）
- ・昭和 15 年（1940）10 月 21 日、船員徴用令公布
- ・昭和 15 年（1940）12 月 23 日、名古屋港観光案内所廃止
- ・この年、昭和 15 年（1940）取扱貨物量 772 万 41 トン、入港船舶 11 万 4,060 隻

写真-35 名古屋国際仮飛行場・11 号地（出典・名古屋港管理組合）



### 「名古屋港第5期工事」

名古屋港の第5期工事は、昭和16年度（1941）を初年度（計画書は昭和15年度・1940から昭和24年度・1949に至る10カ年計画）として工事を着工している。

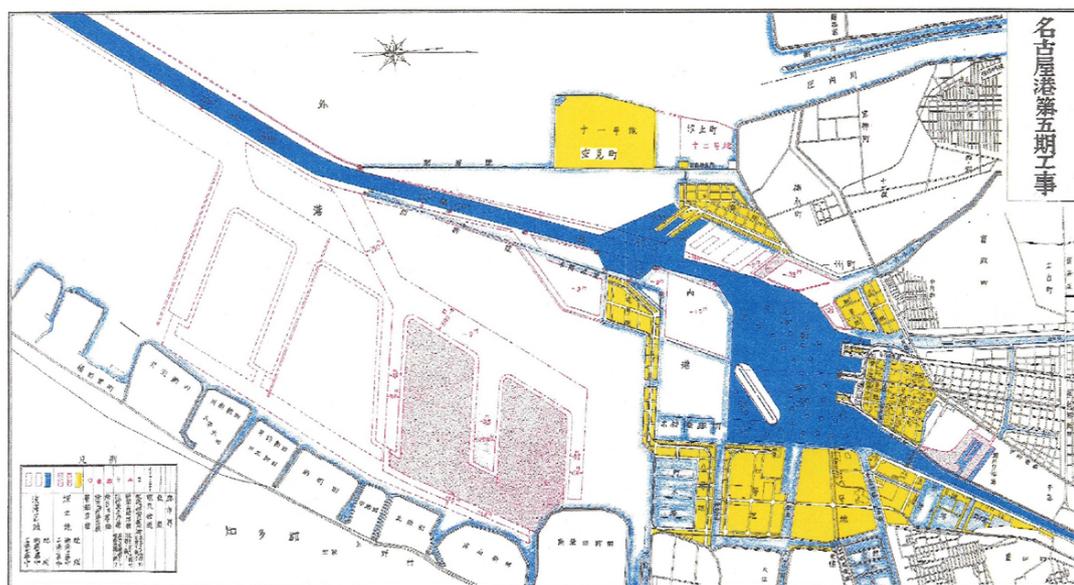
この計画の「目論見書」では、名古屋港は支那事変、上海事変などいくつかの事変にもかかわらず背後地の発展に支えられ順調な発展を遂げ、中部地方に必要かつ欠くべからざる港湾として一層の発展を必要としていると述べ、その拡充の必要性を10年間の目標値として次表－6の様に示している。

表－6 名古屋港第5期工事計画数値

| 種 別     | 数                     | 値           | 備 考                     |
|---------|-----------------------|-------------|-------------------------|
| 工 費     |                       | 3,800 万円    | 商港 1,910 万円、工港 1,890 万円 |
| 国庫補助    |                       | 9,019,142 円 |                         |
| 継 続 年 期 | 昭和 15・1940～昭和 24・1949 |             | 10 カ年                   |
| 計画貿易力   |                       | 1,500 万トン   |                         |
| 同時係船数   |                       | 69 隻        |                         |
| 岸 壁 延 長 |                       | 3,176 米     |                         |
| 物揚場延長   |                       | 9,687 米     |                         |

またその計画内容を図示すると図－6のとおりとなる。

図－6 名古屋港第5期工事平面図（出典・名古屋築港誌）



このように着工した第5期工事は、その後の第2次世界大戦の影響を受け、昭和21年（1946）に打ち切りとなり中断になった。その間の工事量を示すと、表－7のとおりである。この表－7より分かるように、全体計画事業費約4,000万円に対し執行額はその15%に過ぎない。

表－7 名古屋港第5期工事・工費一覧表

| 項 目         | 予 算 額        | 決 算 額            | 残 額               |
|-------------|--------------|------------------|-------------------|
| 商 港 工 事 費   | 19,100,000 円 | 3,892,341 円 38 銭 | 15,207,658 円 62 銭 |
| 工 業 港 工 事 費 | 18,900,000 円 | 936,083 円 86 銭   | 17,963,916 円 14 銭 |
| 名古屋港臨港線増設   | 1,320,000 円  | 946 円 20 銭       | 打切り               |
| 名古屋港設備改良    | 1,502,797 円  | 1,290,099 円 83 銭 | 212,697 円 17 銭    |
| 計           | 40,822,797 円 | 6,119,471 円 27 銭 | 34,703,325 円 73 銭 |

これら工事の内容を示すと以下のとおりである。

・商港工事費 稲永前埠頭（現稲永埠頭）の建設、4号地防波堤の建設、航路、泊地の拡張、係船浮標の増設等である。これらの工事はその一部が施工されたのみで、第2次世界大戦の影響により打ち切りとなった。

・工業港工事費 第5期工事ですべて現在の南部工業港区第1区の計画が示され、大規模工業港区建設の萌芽があった。この工事は第2次世界大戦の影響により契約のみで進捗はなかった。

・名古屋港臨港線増設工事 名古屋港臨港線は早くから設置され、よく利用されてきたが東築地地区と本線との連絡が不都合であった。この隘路を解消するのが目的の工事であった。しかし実際は事務費の支出程度で打ち切りとなった。

・名古屋港施設改良工事 港湾に必要とする起重機、上屋、道路、鉄道修繕などの建設工事であって、いわば付帯的な工事であった。これらの工事は第2次世界大戦が激しくなる前の昭和16年度（1941）に概成している。

この第5期工事の時期も、名古屋港の主要な利用施設は、ガーデン埠頭が中心であり、ガーデン埠頭を中心として港町が作られた。

以下に昭和16年（1941）より第2次世界大戦終戦の昭和20年（1945）までの出来事を示す。

#### 昭和16年（1941）

・昭和16年（1941）3月20日、愛知県、名古屋造船（株）設立発起人へ工事完成直前のドックを売却（昭和町）

・昭和16年（1941）3月31日、名古屋港第4期工事完成（工期14年、工費2,025万8,841円、航路、泊地、の拡幅増深、東、中央、西埠頭及び10号地完成、上屋建設、その他、貿易力1,000万トン、最大汽船1万8,000トン級始め66隻同時係留）工費は第4期工事及び同追加工事のみ。係留能力については、1万5,000トン未満という記述もあり、正確には不明

・昭和16年（1941）3月31日、5号地物揚場工事完成（工期3年、工費25万5,594円、延長1,580米、その他）

・昭和16年（1941）3月31日、堀川口いかだ係留棧橋使用廃止

・昭和16年（1941）4月10日、名古屋西港埋立工事着手（庄内川・木曾川尻間2,314万495平米）

・昭和16年（1941）5月14日、貿易統制令交付

・昭和16年（1941）5月20日、東京港開港

・昭和16年（1941）6月3日、名古屋造船（株）設立（昭和町、資本金700万円、浦賀船渠、大同機械等により設立）

・昭和16年（1941）6月5日、海の記念日制定（毎年7月20日）

- ・昭和 16 年（1941）6 月 7 日、名古屋港第 5 期工事施行認可及び国庫補助金交付指令に基づき工事着手（工期 10 年、工費 3,800 万円、計画貿易力 1,500 万トン、同時係留 69 隻、国庫補助 901 万 9,142 円、他、昭和 21 年度・1946 で工事打ち切り）
- ・昭和 16 年（1941）6 月 20 日、名古屋港水陸連絡施設建設工事着手（臨港線堀川口横断鉄道）
- ・昭和 16 年（1941）6 月 26 日、名古屋港貿易審議会設立
- ・昭和 16 年（1941）6 月 27 日、名古屋造船（株）ドック完成（昭和町 13、乾船渠長 145.2 米、幅 20 米、入渠最大 1 万 500 トン）
- ・昭和 16 年（1941）7 月 20 日、第 1 回海の記念日
- ・昭和 16 年（1941）8 月 14 日、10 号地埋立完成（45 万 7,521 平米）
- ・昭和 16 年（1941）9 月 20 日、港湾運送等統制令施行
- ・昭和 16 年（1941）10 月 1 日、名古屋国際飛行場使用開始（11 号地）
- ・昭和 16 年（1941）11 月 27 日、愛知県知事、名古屋鉄道（株）に対し 6 号地、9 号地間県有鉄道の暫定使用を承認
- ・昭和 16 年（1941）12 月 8 日、名古屋筏統制会設立
- ・昭和 16 年（1941）12 月 8 日、米・英両国に宣戦布告
- ・昭和 16 年（1941）12 月 19 日、名古屋税関検疫部設置（植物検査課廃止）
- ・昭和 16 年（1941）12 月 19 日、逓信省海務院設置
- ・昭和 16 年（1941）12 月 19 日、名古屋通信局海事部を廃止し、名古屋海務局を設置
- ・昭和 16 年（1941）12 月 31 日、市電西稲永・稲永新田間開通（0.7 キロ米）
- ・この年、昭和 16 年（1941）取扱貨物量 651 万 9,593 トン、入港船舶 9 万 3,033 隻

#### 昭和 17 年（1942）

- ・昭和 17 年（1942）3 月 2 日、名古屋市水上児童寮開設（港栄町）
- ・昭和 17 年（1942）3 月 25 日、戦時海運管理令公布・施行
- ・昭和 17 年（1942）3 月 26 日、10 号地を名古屋市域へ編入し潮風町と命名（45 万 7,521 平米）
- ・昭和 17 年（1942）3 月 26 日、名古屋港郵便局設置
- ・昭和 17 年（1942）3 月 31 日、12 号地埋立完成（13 万 9,155 平米）
- ・昭和 17 年（1942）4 月 1 日、船舶運営会設立
- ・昭和 17 年（1942）4 月 1 日、堀川及び新堀川筏整理組合を合併し、名古屋水上交通組合を設立
- ・昭和 17 年（1942）4 月 1 日、大阪商船（株）名古屋支店設置
- ・昭和 17 年（1942）4 月 18 日、米機 B252 機、来襲浚渫工事作業船「光輝丸」船長被弾殉職
- ・昭和 17 年（1942）4 月、（社）日本海員掖済会名古屋港海員ホームを海運報国団へ移管
- ・昭和 17 年（1942）5 月 10 日、船舶の国家使用開始
- ・昭和 17 年（1942）5 月 22 日、港北公園開園（熱田前新田、3 万 440 平米）
- ・昭和 17 年（1942）5 月 23 日、愛知県、名古屋税関庁舎用地を大蔵省へ寄付（海岸通り 52、3,468 平米）
- ・昭和 17 年（1942）5 月 29 日、石炭埠頭（10 号地）埋立完成（7 万 1,667 平米）
- ・昭和 17 年（1942）6 月 9 日、愛知貿易会設立
- ・昭和 17 年（1942）7 月、名古屋港に海洋筏初入港（和歌山県新宮市熊野川から 1,500 石）
- ・昭和 17 年（1942）8 月 10 日、名古屋港駅・名古屋駅間旅客列車運転開始（通勤専用）・

- ・昭和 17 年（1942）11 月 1 日、（社）日本貨物検数協会名古屋支部設置
- ・昭和 17 年（1942）11 月 10 日、戦時港湾荷役緊急増強方策閣議決定
- ・昭和 17 年（1942）11 月 17 日、鉄道省、名古屋臨港線新設工事の名古屋港工事区を設置（港楽町 1）
- ・昭和 17 年（1942）12 月 6 日、名古屋造船（株）大型新造船第 1 船金津丸浸水（2,704 トン）
- ・昭和 17 年（1942）第 5 期工事（工業港埋立地）漁業権補償契約締結（41 万 7,999 円 83 銭）
- ・この年、昭和 17 年（1942）取扱貨物量 482 万 2,661 トン、入港船舶 6 万 6,248 隻）

写真-36 海洋筏の入港風景（出典・中日新聞）



### 昭和 18 年（1943）

- ・昭和 18 年（1943）1 月 1 日、（社）日本海事検定協会、名古屋出張所を支部と改組
- ・昭和 18 年（1943）1 月 1 日、水面町設置
- ・昭和 18 年（1943）3 月 22 日、名古屋港荷役改善委員会設立
- ・昭和 18 年（1943）3 月 31 日、5 号地堀川口上屋完成（木造 12 棟、4,866 平米、第 1～第 12 号）
- ・昭和 18 年（1943）4 月 1 日、稲永公園開園（稲永新田 11 万 2,400 平米）
- ・昭和 18 年（1943）4 月 1 日、名古屋市貿易指導相談所廃止
- ・昭和 18 年（1943）4 月 10 日、10 号地及び 12 号地を名古屋市域へ編入し、10 号地を潮風町、12 号地を汐止町と命名（石炭埠頭 7 万 17 平米、獣疫検査所用地等 1 万 3,917 平米）
- ・昭和 18 年（1943）6 月 1 日、市バス稲永新田・11 号地間開通（2.15 キロ米）
- ・昭和 18 年（1943）6 月 1 日、国鉄笠寺駅開業
- ・昭和 18 年（1943）6 月 8 日、交易営団名古屋支部設置
- ・昭和 18 年（1943）8 月 1 日、大名古屋運河祭開催
- ・昭和 18 年（1943）8 月 10 日、（財）名古屋港湾荷役改善協会設立（名古屋港海運防犯構成協会を

発展的解消)

- ・昭和 18 年（1943）8 月 24 日、愛知県、引船「吉法師丸」を内務省の要請により西日本石炭輸送会社へ貸与（174 トン）
- ・昭和 18 年（1943）10 月 15 日、統制会社令公布
- ・昭和 18 年（1943）11 月 1 日、運輸通信省設置
- ・昭和 18 年（1943）11 月 1 日、税関官制を廃止し、名古屋海務局を名古屋海運局と改め、同局で税関、家畜検疫、植物検疫等の各事務管掌
- ・昭和 18 年（1943）11 月 15 日、名古屋市港消防署東築地出張所設置
- ・昭和 18 年（1943）12 月 20 日、名古屋鉄道局長、名古屋港水陸連絡施設建設工事一時中止を愛知県知事へ通知（臨港線、堀川口横断鉄道）
- ・昭和 18 年（1943）名古屋造船（株）第 2 艀装栈橋（東）完成
- ・この年、昭和 18 年（1943）取扱貨物量 269 万 7,694 トン、入港船舶 4 万 3,009 隻

写真-37 水面町の風景（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和 19 年（1944）

- ・昭和 19 年（1944）1 月 24 日、愛知県、係船浮標 2 基を軍需省の要請により特殊輸送船係留用として同省へ貸与（和歌山県下津港へ移設）
- ・昭和 19 年（1944）2 月 11 日、愛知県名古屋臨港警察署を愛知県港警察署と改称
- ・昭和 19 年（1944）2 月 16 日、愛知県港警察署水上派出所設置（中央埠頭入口東側、海岸通り派出所を移設）
- ・昭和 19 年（1944）2 月 25 日、荷役機械緊急動員発令
- ・昭和 19 年（1944）3 月 1 日、名古屋市会、汐止町及び空見町地先公有水面埋立に関する愛知県知事諮問に同意
- ・昭和 19 年（1944）3 月 24 日、倉庫業統制要綱閣議決定

- ・昭和 19 年（1944）3 月 25 日、決戦非常措置要綱閣議決定
- ・昭和 19 年（1944）3 月 29 日、愛知県、係船浮標 2 基を陸軍省の要請によりボルネオミリー石油搬出用として同省へ貸与
- ・昭和 19 年（1944）3 月 31 日、名古屋港の本年度工事の修築工事、港湾の維持及び防空上必要な工事を除き中止（決戦非常措置要綱）
- ・昭和 19 年（1944）3 月 31 日、名古屋市海上従業員休憩所及び同水上児童寮廃止
- ・昭和 19 年（1944）4 月 21 日、鉄道省名古屋港工事区廃止
- ・昭和 19 年（1944）6 月 26 日、中川運河発展期成同盟会を中川運河沿線発展会と改称
- ・昭和 19 年（1944）7 月 31 日、市電東橋・6 号地間延長開通（0.6 キロ米）
- ・昭和 19 年（1944）9 月 1 日、名古屋港の水先区を名古屋、四日市水先区と変更
- ・昭和 19 年（1944）9 月 14 日、名古屋市、岸壁船舶給水所の経営を名古屋給水（株）へ委譲
- ・昭和 19 年（1944）10 月 11 日、愛知県商工経済会、名古屋港の開港港則適用に関する陳情書を愛知県知事へ提出
- ・昭和 19 年（1944）11 月 30 日、市電南部循環線開通（笠寺駅・6 号地）
- ・昭和 19 年（1944）12 月 7 日、東南海地震発生、港湾施設に被害甚大（M8.0）
- ・昭和 19 年（1944）12 月 13 日、米機 B29 空襲、東、中央、西埠頭その他に被害若干
- ・昭和 19 年（1944）12 月 31 日、名古屋港駅・名古屋駅間旅客列車運転廃止（通勤専用）
- ・この年、昭和 19 年（1944）取扱貨物量 149 万 7,448 トン、入港船舶 2 万 9,483 隻

写真-38 海水場の千鳥が浜に設置された高射砲陣地（出典・名古屋港管理組合）



写真-39 東南海地震による被災状況・液状化（出典・名古屋港管理組合）



写真-40 空襲により被害を受けた海岸通り上屋（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和 20 年（1945）

- ・昭和 20 年（1945）1 月 13 日、三河地震発生、港湾施設に被害多大（M7.1）
- ・昭和 20 年（1945）1 月 23 日、海軍沼津警備隊 142 名、東埠頭等震災応急復旧作業援助のため来援

- ・昭和 20 年 (1945) 2 月、海岸通りにデリック起重機設置
- ・昭和 20 年 (1945) 3 月 8 日、愛知県、引船愛知丸を運輸通信省の要請により西日本石炭輸送会社へ貸与 (72 総トン)
- ・昭和 20 年 (1945) 3 月 20 日、東築地にジブ起重機設置 (5 トン)
- ・昭和 20 年 (1945) 5 月 17 日、米機 B29 等空襲、港湾施設に被害多大
- ・昭和 20 年 (1945) 5 月 17 日、戦災により税関関係庁舎を中央埠頭西側上屋 2 階等へ移転
- ・昭和 20 年 (1945) 5 月 18 日、西日本石炭輸送会社へ貸与中の引船吉法師丸、兵庫県住吉沖 (大阪湾) で触雷沈没
- ・昭和 20 年 (1945) 5 月 19 日、運輸通信省を運輸省と改称 (内閣通信院)
- ・昭和 20 年 (1945) 6 月 1 日、名古屋海運局を東海海運局と改称
- ・昭和 20 年 (1945) 6 月 4 日、西日本石炭輸送会社へ貸与中の引船愛知丸、山口県元山港沖で触雷沈没
- ・昭和 20 年 (1945) 6 月 9 日、米機 B29、P51 空襲 (愛知航空機、愛知時計被害)
- ・昭和 20 年 (1945) 8 月 3 日、愛知県港警察署水上派出所設置 (中央埠頭入口西側)
- ・昭和 20 年 (1945) 8 月 15 日、太平洋戦争終結
- ・昭和 20 年 (1945) 8 月 24 日、GHQ (連合軍総司令部) 100 総トン以上の日本船舶全部に運輸停止を指令
- ・昭和 20 年 (1945) 8 月 25 日、名古屋港郵便局廃局 (熱田郵便局承継)
- ・昭和 20 年 (1945) 9 月 3 日、日本船舶、GHQ の管理下におかれた米太平洋艦隊司令官が指揮
- ・昭和 20 年 (1945) 9 月 15 日、GHQ、日本船舶に制限付航海を許可
- ・昭和 20 年 (1945) 9 月 18 日、台風 16 号来襲、西防波堤、2 号地前護岸その他に被害 (枕崎台風)
- ・昭和 20 年 (1945) 9 月 22 日、GHQ、日本の貿易管理の原則を明示
- ・昭和 20 年 (1945) 9 月 30 日、航空局へ貸与の名古屋国際飛行場契約解除 (11 号地)
- ・昭和 20 年 (1945) 9 月 30 日、愛知県知事、名古屋港海岸通り鉄道以南を進駐軍接收のため貨物等の撤去除去を命令
- ・昭和 20 年 (1945) 9 月、進駐軍先遣将校等 2 名、名古屋港を調査
- ・昭和 20 年 (1945) 10 月 2 日、進駐軍、10 月 6 日以降伊勢湾北緯 34 度 45 分以上での全船舶の航行禁止を命令
- ・昭和 20 年 (1945) 10 月 4 日、進駐軍、2 号地の東、中央、西埠頭始め海岸通り鉄道以南を接收
- ・昭和 20 年 (1945) 10 月 4 日、東海海運局、名古屋鉄道局庁舎 (名古屋駅) 等へ移転
- ・昭和 20 年 (1945) 10 月 5 日、全日本海員組合設立
- ・昭和 20 年 (1945) 10 月 5 日、進駐軍、名古屋国際飛行場を接收 (11 号地)
- ・昭和 20 年 (1945) 10 月 8 日、進駐軍、千年ハの割埠頭を接收
- ・昭和 20 年 (1945) 10 月 9 日、米軍掃海艇、水深測量調査のうえ西埠頭の西側に係留
- ・昭和 20 年 (1945) 10 月 10 日、GHQ、日本商戦の一元的管理機関として日本商船管理局 (SCJAP) を設置
- ・昭和 20 年 (1945) 10 月 12 日、運輸大臣、港運業者に対して 1 日 24 時間、1 週 7 日間作業を命

令

- ・昭和 20 年（1945）10 月 18 日、輸出入品全面的に許可制
- ・昭和 20 年（1945）10 月 23 日、進駐軍輸送船初入港、中央埠頭西側に係留（1 隻）
- ・昭和 20 年（1945）10 月 25 日、進駐軍約 200 名上陸（艦艇 8 隻入港）
- ・昭和 20 年（1945）11 月 23 日、GHQ、船舶運営会を商船管理委員会（CMMC）として承認
- ・昭和 20 年（1945）11 月 28 日、名古屋港発展期成同盟会設立
- ・昭和 20 年（1945）12 月 4 日、九州炭積載船戦後初入港（第十一博鉄丸）
- ・昭和 20 年（1945）12 月 10 日、GHQ、100 総トン以上の日本商船すべてに SCAJAP（日本商船管理局）の番号の表示を指示
- ・この年、昭和 20 年（1946）取扱貨物量 21 万 3,905 トン、入港船舶 1,195 隻

昭和 20 年（1945）は第 2 次世界大戦の終結年でもあり、名古屋港の修築工事の第 1 次から第 5 次（中止）までの実質的な終了年でもあり、いわゆる戦前を総括する意味でも記録にある取扱貨物量や入港船舶を表で評価してみたいと考え、次表を掲げる。

写真-41 上陸する進駐軍（出典・中日新聞）

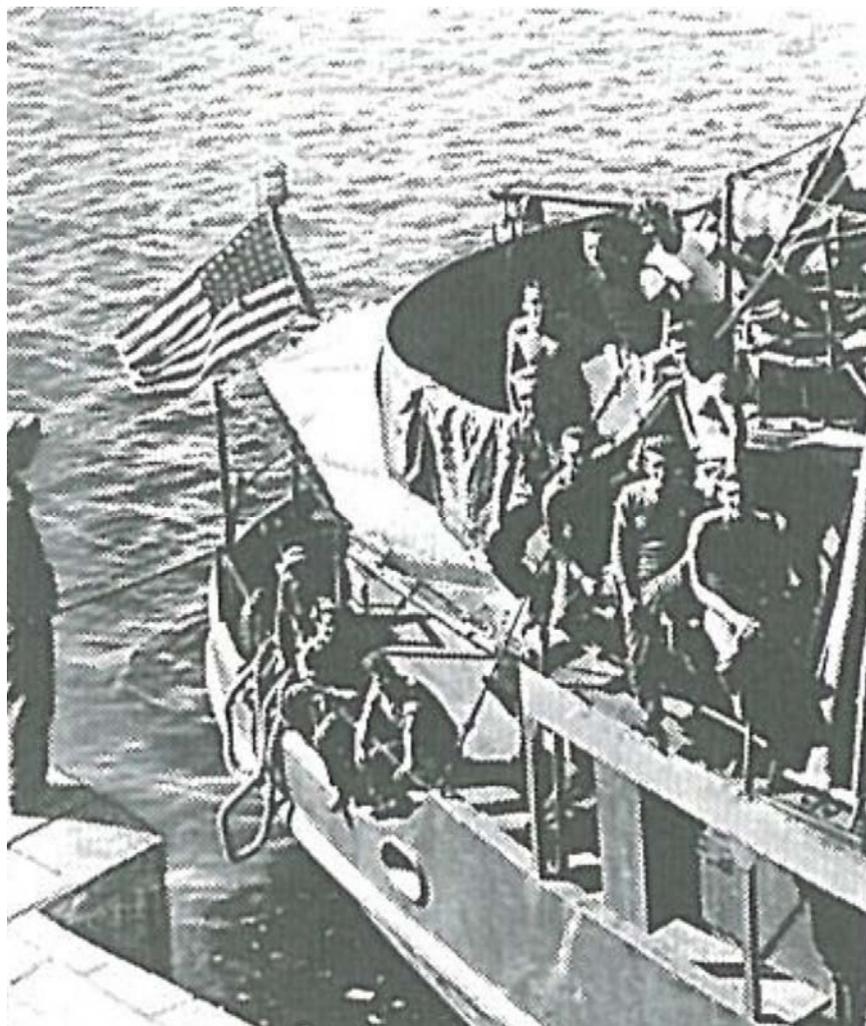


写真-42 上陸する進駐軍（出典・中日新聞）



表-8 第2次世界大戦以前の名古屋港の貨物、船舶記録（出典・名古屋港管理組合）

| 年           | 取扱貨物量（トン） | 入港船舶数（隻） | 備 考 |
|-------------|-----------|----------|-----|
| 明治 41（1908） | 874,360   | 24,666   |     |
| 明治 42（1909） | 1,047,537 | 26,694   |     |
| 明治 43（1910） | 1,462,942 | 52,347   |     |
| 明治 44（1911） | 1,357,399 | 51,905   |     |
| 明治 45（1912） | 1,372,664 | 53,526   |     |
| 大正 2（1913）  | 1,792,060 | 52,425   |     |
| 大正 3（1914）  | 1,913,949 | 53,796   |     |
| 大正 4（1915）  | 1,828,009 | 55,104   |     |
| 大正 5（1916）  | 2,226,468 | 64,858   |     |
| 大正 6（1917）  | 2,482,182 | 67,284   |     |
| 大正 7（1918）  | 2,357,273 | 65,584   |     |
| 大正 8（1919）  | 2,754,452 | 72,356   |     |
| 大正 9（1920）  | 2,436,286 | 62,163   |     |
| 大正 10（1921） | 2,559,542 | 60,548   |     |
| 大正 11（1922） | 3,347,049 | 67,054   |     |
| 大正 12（1923） | 3,831,847 | 77,607   |     |
| 大正 13（1924） | 4,201,567 | 77,607   |     |
| 大正 14（1925） | 4,220,396 | 72,215   |     |
| 大正 15（1926） | 4,810,801 | 79,880   |     |
| 昭和 2（1927）  | 5,055,930 | 82,075   |     |
| 昭和 3（1928）  | 5,257,675 | 84,524   |     |

|              |           |         |         |
|--------------|-----------|---------|---------|
| 昭和 4 (1929)  | 5,507,953 | 88,181  |         |
| 昭和 5 (1930)  | 4,791,693 | 82,006  |         |
| 昭和 6 (1931)  | 5,035,484 | 87,616  |         |
| 昭和 7 (1932)  | 5,373,242 | 91,619  |         |
| 昭和 8 (1933)  | 5,950,380 | 94,083  |         |
| 昭和 9 (1934)  | 6,241,039 | 100,938 |         |
| 昭和 10 (1935) | 6,606,492 | 109,092 |         |
| 昭和 11 (1936) | 7,472,151 | 123,396 |         |
| 昭和 12 (1937) | 7,895,691 | 124,849 | 戦前最大貨物  |
| 昭和 13 (1938) | 7,218,123 | 117,472 |         |
| 昭和 14 (1939) | 7,300,028 | 119,782 |         |
| 昭和 15 (1940) | 7,720,041 | 114,060 |         |
| 昭和 16 (1941) | 6,519,593 | 93,033  |         |
| 昭和 17 (1942) | 4,822,661 | 66,248  |         |
| 昭和 18 (1943) | 2,697,694 | 43,009  |         |
| 昭和 19 (1944) | 1,497,448 | 29,483  |         |
| 昭和 20 (1945) | 213,905   | 1,195   | 史上最低貨物量 |

表－8に示すように、明治40年（1907）に開港した名古屋港は、翌明治41年（1908）の取扱貨物量874,360トンから第2次世界大戦終戦までの最大値昭和12年（1937）7,895,691トンまで順調に取扱貨物量を伸ばしてきた。その間の伸び率は、この地方の発展に関連して約9倍に達した。

しかし第2次世界大戦の影響を受け、昭和20年（1945）には史上最低の213,905トンと低下した。この第2次世界大戦終戦以降の大戦整理の時代と考えられる、昭和30年（1955）までの名古屋港の状況とガーデン埠頭について、以下2－5に述べる。

## 2－5 ガーデン埠頭の建設・第2次世界大戦終戦から昭和30年（1955）までの大戦整理の時代（1945～1955）

第2次世界大戦までの名古屋港の経岸荷役（岸壁に本船が着岸し荷役を行う）は、その殆どを2号地3埠頭（現ガーデン埠頭）で行っていた。第2次世界大戦が終戦になり当初は進駐軍に接收されていたが、間もなく一般利用が可能となり、昭和21年（1946）には、取扱貨物量も約74万トンと前年を大きく凌駕した。

しかし、昭和21年（1946）～昭和30年（1955）に至る10年間は、戦争に伴う後始末で土木工事は以下に述べる2工事くらいでさしたる工事をしていない。掃海工事、陸上のクレーン設置工事程度であった。

この時期の港湾工事の計画名は「名古屋港緊急整備工事」といわれていたが、改修工事としては稲永埠頭の着工、朝鮮戦争（昭和25年・1950勃発～昭和28年・1953終戦協定調印）という特殊な状況での10号地南における「弾薬岸壁」の築造などが特筆される。この弾薬荷役岸壁は当時としては港の最南端で波あたりも強く、岸壁上部工（栈橋構造）に台風時波圧による「アップリフト」を発生（上部工に穴をあらかじめ作り、常時はそこに栓をし荷役に支障がないようにし、台風時にはアッ

プリフトにより栓を飛ばさせる構造) させる工夫をしている。10)

港湾全体の問題としては、「港湾法」(昭和 25 年・1950、施行令は翌昭和 26 年・1951) の制定がある。明治以来、港湾は国の営造物であり、国または国の機関である都道府県知事が「機関委任事務」として建設・管理を行うものとされてきた。

この考えに基づいた法の制定が幾度か図られたが制定に至らず、港湾行政は法律の整備がないまま時々に応じて発せられた断片的な法律、勅令、訓令によってなされていた。

戦後、進駐軍(連合軍)により接收されていた我が国港湾の返還に際し、受け入れ態勢の整備が必要であったこと、新憲法下で「法律による行政」が基本とされたこと、又港湾行政に関連する、国有財産法、地方自治法、地方財政法などの制定によりこれらの法律と整合性を図る必要が生じたことなどにより、港湾法制定が必要不可欠となった。

このような状況下で、港湾行政の統一と地方自治の尊重を基本とする、港湾行政の基本である港湾法が制定された。このようにして営造物としての港湾の建設・管理に関する権限が港湾管理者に一元的に付与された。

名古屋港は建設のはじめから愛知県の県営港として発展を遂げてきたが、この港湾法の精神を受け、名古屋市港湾局という名古屋市が管理する港湾ということも考えられたが、建設からの経緯等考慮したこと、港湾区域の広域性(名古屋市の行政区域外地先を含む海域)などから、地方自治法に言う一部事務組合方式を愛知県と名古屋市が採用し、港湾管理という事務を専ら行う「名古屋港管理組合」を名古屋港管理者として設置した(昭和 26 年・1951)。

この時期の名古屋港の貨物取扱は、経岸荷役としては現ガーデン埠頭、残りは内港泊地における舥荷役を主体に行われた。この時期の主要な出来事を以下に述べる。

10) 弾薬荷役岸壁は、現潮風埠頭の南に位置し、昭和 20 年代(1945)港の最南端で、台風時の東南風に直接に対面する位置にあった。従って台風時の波圧に対し特別な工夫をしたもので、構造は栈橋式であるので、上部工にあらかじめ約 50 センチ角の穴を開けておいて、常時はそこにコンクリート製の栓をはめ、台風時には波圧にともなうアップリフトによりその栓が飛ばす構造にしてある。昭和 47 年(1972)台風 20 号にこの効果が確認された。

## 昭和 21 年(1946)

- ・昭和 21 年(1946) 2 月 20 日、日本港運中央会設立(日本港運協会の前身)
- ・昭和 21 年(1946) 2 月 27 日、西埠頭の陸上交通禁止解除
- ・昭和 21 年(1946) 3 月 1 日、(財)日本海員会館名古屋支部設置(真砂町 34)
- ・昭和 21 年(1946) 3 月 1 日、日本船員厚生協会名古屋支部設置(入船町 158)
- ・昭和 21 年(1946) 3 月 15 日、名古屋港内航行制限解除
- ・昭和 21 年(1946) 3 月 19 日、名古屋港、復員船受入港に指定
- ・昭和 21 年(1946) 3 月 22 日、進駐軍、2 号地の東、中央、西埠頭始め海岸通り鉄道以南の通行禁止を解除
- ・昭和 21 年(1946) 3 月 22 日、進駐軍第七港湾司令部、中央埠頭西側上屋 2 階から撤収
- ・昭和 21 年(1946) 3 月 23 日、帝国海事協会、日本海事協会と改称
- ・昭和 21 年(1946) 3 月 28 日、伊勢湾内航行制限全面解除
- ・昭和 21 年(1946) 3 月 31 日、千年堀川口はしけだまり上屋完成(木造 7 棟、4,165 平米)
- ・昭和 21 年(1946) 4 月 7 日、名古屋引揚援護局検疫所設置(同所で海港検疫を併せて実施)

- ・昭和 21 年（1946）4 月 7 日、最初の復員船メリー・ウイルキンス・フリーマン号（7,176 総トン）台湾キールンから復員者 3,213 名を乗せて入港
- ・昭和 21 年（1946）4 月 15 日、小型客船の国家使用解除
- ・昭和 21 年（1946）4 月 22 日、臨港病院開設（港区真砂町 41、内科、外科、名古屋港湾荷役改善協会）
- ・昭和 21 年（1946）5 月 11 日、小麦 8,276 トン積載の外国船スタージス号戦後初入港
- ・昭和 21 年（1964）6 月 1 日、税関事務、大蔵省に移管し、名古屋税関再開（中央埠頭西側上屋 2 階）
- ・昭和 21 年（1946）6 月 19 日、貿易等臨時措置令公布
- ・昭和 21 年（1946）7 月 1 日、全機帆船国家管理解除
- ・昭和 21 年（1946）8 月 3 日、名古屋港、帰還沖縄県人輸送港に指定
- ・昭和 21 年（1946）8 月 5 日、貿易庁名古屋貿易事務所設置（愛知県庁）
- ・昭和 21 年（1946）8 月 12 日、沖縄県人送還第 1 船出港
- ・昭和 21 年（1946）9 月 3 日、名古屋港、国際港に指定（運輸省）
- ・昭和 21 年（1946）10 月 1 日、名古屋復興祭協賛港まつり開催
- ・昭和 21 年（1946）10 月 23 日、天皇陛下名古屋港に行幸
- ・昭和 21 年（1946）11 月 2 日、臨港病院東名港診療所開設
- ・昭和 21 年（1946）11 月 3 日、日本国憲法公布
- ・昭和 21 年（1946）11 月 3 日、名古屋港改良 5 カ年計画決定
- ・昭和 21 年（1946）11 月 20 日、日本商工会議所設立
- ・昭和 21 年（1946）12 月 21 日、南海道地震発生、港湾施設に被害多大（M8.1）
- ・この年昭和 21 年（1946）の取扱貨物量 73 万 9,486 トン、入港船舶 6,741 隻



#### 昭和 22 年（1947）

- ・昭和 22 年（1947）1 月 8 日、最終復員船沖繩から入港（QO-64 号）
- ・昭和 22 年（1947）3 月 17 日、名古屋港振興協議会設立
- ・昭和 22 年（1947）3 月 31 日、堀川口はしけだまり工事完成（工期 9 年、工費 189 万 181 円、作良新田掘削水面 13 万 600 平米、仮棧橋、上屋、鉄道敷設その他）
- ・昭和 22 年（1947）4 月 1 日、GHQ、名古屋港を輸出港に指定
- ・昭和 22 年（1947）4 月 1 日、中川運河利用者懇談会設立（中村区水主町 212）
- ・昭和 22 年（1947）4 月 17 日、地方自治法公布
- ・昭和 22 年（1947）4 月 17 日、貿易公団法施行
- ・昭和 22 年（1947）4 月 25 日、名古屋臨時海港検疫所閉鎖
- ・昭和 22 年（1947）4 月 26 日、名古屋検疫所設置（名古屋臨時海港検疫所の業務及び庁舎継承）
- ・昭和 22 年（1947）4 月 26 日、農林省神戸動植物検疫所名古屋出張所設置（海運局から分離）
- ・昭和 22 年（1947）5 月 1 日、統計法施行
- ・昭和 22 年（1947）5 月 3 日、日本国憲法、地方自治法施行
- ・昭和 22 年（1947）5 月 28 日、日本貿易会設立

- ・昭和 22 年（1947）5 月 29 日、硝酸アンモニア 9,000 トン積載のウイリアム・ポーランド号入港、西埠頭に係留
- ・昭和 22 年（1947）6 月 5 日、日本海運協会、GHQ から解散ないし徹底的改組の示唆を受け、解散し、日本船主協会を設立
- ・昭和 22 年（1947）6 月 10 日、GHQ、制限付民間貿易再開を 8 月 15 日から許可と発表
- ・昭和 22 年（1947）6 月 25 日、燐鉱石、アメリカアイダホから戦後初輸入
- ・昭和 22 年（1947）6 月 27 日、民間貿易再開第 1 船オランダ船ジジャレンガー号出港（1 万 972 トン、バタビヤ向け陶磁器船積）
- ・昭和 22 年（1947）7 月 5 日、港まつり開催（7 月 5 日～9 日）
- ・昭和 22 年（1947）7 月 14 日、名古屋港積出しまつり（7 月 14 日～22 日）
- ・昭和 22 年（1947）7 月 15 日、愛知県知事、名古屋港国立倉庫建設に関する陳情書を運輸大臣へ提出
- ・昭和 22 年（1947）7 月 21 日、アメリカ向け輸出貿易再開第 1 船フライヤー号入港（陶磁器船積）
- ・昭和 22 年（1947）8 月 12 日、運輸省、名古屋港第 5 期工事の継続国庫補助事業は、昭和 21 年度をもって打切りを指令
- ・昭和 22 年（1947）8 月 15 日、GHQ、制限付民間貿易再開を許可
- ・昭和 22 年（1947）8 月 17 日、貿易再開後初のバイヤー、陶磁器の商談に来名
- ・昭和 22 年（1947）8 月 21 日、名古屋貿易館開設
- ・昭和 22 年（1947）8 月 26 日、日本港運中央会解散決議
- ・昭和 22 年（1947）9 月 1 日、船員法公布・施行
- ・昭和 22 年（1947）9 月 3 日、名古屋市及び名古屋商工会議所、名古屋港国立倉庫建設に関する陳情書を運輸大臣へ提出
- ・昭和 22 年（1947）9 月 15 日、台風 9 号来襲（カスリン台風）
- ・昭和 22 年（1947）9 月 16 日、GHQ、日本港運中央会を閉鎖機関に指定
- ・昭和 22 年（1947）10 月 1 日、全日本海員組合東海支部設置
- ・昭和 22 年（1947）10 月 12 日、名古屋市長、名古屋港の名古屋市移管に関する陳情書を愛知県知事及び愛知県議会議長へ提出
- ・昭和 22 年（1947）10 月 15 日、名古屋港友会設立
- ・昭和 22 年（1947）11 月 8 日、進駐軍、千年ハの割埠頭の接収を解除
- ・昭和 22 年（1947）11 月 10 日、大名古屋港振興会設立（名古屋商工会議所内）
- ・昭和 22 年（1947）11 月 19 日、海難審判法公布
- ・昭和 22 年（1947）11 月 25 日、愛知県議会名古屋港調査小委員会設置（地方制度調査会の分科会、名古屋港移管問題調査）
- ・昭和 22 年（1947）12 月 8 日、衆議院交通委員会、名古屋商工会議所の名古屋西臨港線敷設の件採択を議決
- ・昭和 22 年（1947）12 月 15 日、東海倉庫業懇話会設立（中川区水主町）
- ・昭和 22 年（1947）12 月 21 日、ガリオア資金による砂糖 8,861 トン積載のアメリカ船センズロンタイク号、キューバ島から戦後初入港
- ・昭和 22 年（1947）12 月 24 日、名古屋港荷役機械設置促進委員会解散（大名古屋港振興会へ吸収）

- ・昭和 22 年（1947）12 月 27 日、名港繁華街建設同盟設立
- ・昭和 22 年（1947）12 月 31 日、GHQ、D 型貨物船建造許可（計画造船発足、復金融資・公団共有方式）
- ・この年昭和 22 年（1947）取扱貨物量 182 万 5,470 トン、入港船舶 9,536 隻）

### 昭和 23 年（1948）

- ・昭和 23 年（1948）1 月 15 日、名古屋商工会議所及び大名古屋港振興会、名古屋西臨港線敷設に関する陳情書、名古屋港国立倉庫建設に関する陳情書を運輸大臣へ提出
- ・昭和 23 年（1948）1 月 20 日、自由港区専門委員会設置（大名古屋港振興会企画小委員会内）
- ・昭和 23 年（1948）2 月 1 日、港友会設立（日本港運協会の前身）
- ・昭和 23 年（1948）2 月 26 日、GHQ、日本・オーストラリア貿易再開を発表
- ・昭和 23 年（1948）3 月 7 日、愛知県港警察署を名古屋市港警察署と改組
- ・昭和 23 年（1948）3 月 8 日、賠償積出第 1 船ジメンテン号入港（6,404 総トン）
- ・昭和 23 年（1948）3 月 30 日、名古屋商工会議所及び大名古屋港振興会、名古屋動植物検疫所復興に関する陳情書を農林大臣へ提出
- ・昭和 23 年（1948）4 月 16 日、日本倉庫協会設立
- ・昭和 23 年（1948）4 月 22 日、大名古屋港振興会、中川運河及び新堀川復旧に関する陳情書を名古屋市長へ提出
- ・昭和 23 年（1948）5 月 1 日、名古屋海上保安本部設置
- ・昭和 23 年（1948）5 月 26 日、名古屋市会、西臨港線建設用地一部買収費を可決
- ・昭和 23 年（1948）5 月、名古屋港船員待合所完成（海岸通り、木造平屋建、125 平米）
- ・昭和 23 年（1948）6 月 5 日、日本海員掖済援護会名古屋病院埠頭診療所開設（海岸通り 3）
- ・昭和 23 年（1948）6 月 11 日、日本海員掖済援護会を日本海員掖済会と改称
- ・昭和 23 年（1948）6 月 16 日、名古屋商工会議所総合小委員会、名古屋みなと祭を大名古屋港振興会主催で行うことを決定
- ・昭和 23 年（1948）6 月 29 日、アメリカ及びコンゴ向け綿布戦後初輸出
- ・昭和 23 年（1948）7 月 1 日、船舶ていけい場使用料徴収開始（係船浮標使用料の 5 割）
- ・昭和 23 年（1948）7 月 1 日、荷揚場、野積場使用料徴収開始
- ・昭和 23 年（1948）7 月 5 日、輸出入植物検疫法公布
- ・昭和 23 年（1948）7 月 15 日、港則法及び港域法公布
- ・昭和 23 年（1948）7 月 16 日、港則法及び港域法施行（開港港則廃止）
- ・昭和 23 年（1948）7 月 16 日、名古屋港を港則法に基づく特定港に指定
- ・昭和 23 年（1948）7 月 16 日、港則法及び港域法に基づく名古屋港の港域及び港区（第 1 区～第 6 区）を制定
- ・昭和 23 年（1948）7 月 16 日、名古屋海上保安本部に名古屋港長設置
- ・昭和 23 年（1948）7 月 18 日、名古屋みなと祭開催（大名古屋港振興会主催、愛知県、名古屋市、名古屋商工会議所協賛、7 月 18 日～20 日）
- ・昭和 23 年（1948）8 月 3 日、磯端町にジブ起重機設置（3 トン巻上げ式）
- ・昭和 23 年（1948）8 月 9 日、名古屋港駅新駅舎完成（2 号地、西倉町）
- ・昭和 23 年（1948）8 月 9 日、GHQ、民間貿易再開準備措置に関する覚書を発表

- ・昭和 23 年（1948）8 月 10 日、GHQ、日本油槽船の世界市場復帰を発表
- ・昭和 23 年（1948）8 月 23 日、港友会を日本港運協会と改組
- ・昭和 23 年（1948）8 月 28 日、太平洋戦争による賠償機械船積船入港
- ・昭和 23 年（1948）9 月 2 日、GHQ、国家使用船舶の裸用船形態を定期船形態に切り替えを指令
- ・昭和 23 年（1948）9 月 3 日、名古屋市船見寮事業開始（船見町）
- ・昭和 23 年（1948）9 月 6 日、名古屋造船（株）戦後起工新造船東光丸処女航海（2,089 トン）
- ・昭和 23 年（1948）9 月 9 日、日本船主協会、（社）日本船主協会と改組
- ・昭和 23 年（1948）9 月 16 日、台風 21 号来襲（アイオン台風）
- ・昭和 23 年（1948）9 月 20 日、千年堀川口はしけだまり上屋完成（木造、2 棟、1,091 平米）
- ・昭和 23 年（1948）9 月 24 日、臨港病院東名港診療所廃止
- ・昭和 23 年（1948）9 月、東埠頭西側に低脚水平引込式起重機設置（5 トン巻上、名古屋港運）
- ・昭和 23 年（1948）9 月、西埠頭西側に門型水平引込式ジブ起重機設置（5 トン巻上、国鉄）
- ・昭和 23 年（1948）10 月 2 日、合板（プライウッド）アメリカへ戦後初輸出
- ・昭和 23 年（1948）10 月 12 日、名古屋港駅焼失
- ・昭和 23 年（1948）10 月 21 日、東海倉庫業懇話会、東海倉庫協会と改称、名古屋支部設置（中川区水主町 21）
- ・昭和 23 年（1948）10 月 22 日、大名古屋港振興会、伊勢湾内外掃海実施に関する陳情書を運輸大臣等へ提出
- ・昭和 23 年（1948）11 月 1 日、日本海員掖済会名古屋病院開院（中川区小碓町 16 番割 85）
- ・昭和 23 年（1948）11 月 1 日、名古屋水上児童寮、若葉寮の分室として再開（港栄町、児童福祉法による養護施設として認可）
- ・昭和 23 年（1948）11 月 2 日、海岸通りに軌上走行高脚ジブ起重機設置（5 トン巻上）
- ・昭和 23 年（1948）11 月 8 日、愛知県議会名古屋港調査委員会、名古屋港の名古屋市移管を決議
- ・昭和 23 年（1948）11 月 22 日、名古屋港労働組合協議会、名古屋港の市移管に反対を表明
- ・昭和 23 年（1948）11 月 29 日、全日本海員組合 48 時間停船スト実施
- ・昭和 23 年（1948）12 月 1 日、西臨港線鉄道敷設工事着手（名古屋駅・関西線八田駅・10 号地間）
- ・昭和 23 年（1948）12 月 18 日、愛知県議会名古屋港調査委員会委員長、名古屋港を名古屋市へ移管し、その運営形態は県、市、その他の団体で委員会を組織し民主的に運営することが望ましい旨を同議会に報告
- ・昭和 23 年（1948）12 月 20 日、全日本海員組合、GHQ の中止勧告により停船ストを解除
- ・この年昭和 23 年（1948）取扱貨物量 261 万 6,459 トン、入港船舶 1 万 4,729 隻



#### 昭和24年（1949）

- ・昭和24年（1949）1月1日、GHQ、日本国旗自由使用を許可
- ・昭和24年（1949）1月7日、運輸省鉄道局岐阜地方施設部、愛知県と西臨港線建設に関する協定を締結
- ・昭和24年（1949）1月12日、GHQ、主要港湾における独占的港運業者の再編成に関し命令（これにより、名港海運（株）、伊勢湾海運（株）設立）
- ・昭和24年（1949）2月3日、航路標識の設置、管理等について国への一元化を次官会議で決定
- ・昭和24年（1949）2月14日、台湾糖 6,100 トン積載の中国船チョンリン号戦後初入港
- ・昭和24年（1949）3月24日、愛知県議会、名古屋港を愛知県と名古屋市の代表者による運営協議会で経営することとし、これについて名古屋市側へ懇談申し入れることを可決
- ・昭和24年（1949）3月25日、農林省神戸動植物検疫所名古屋出張所庁舎完成（汐止町1、木造平家建、139 平米）
- ・昭和24年（1949）3月30日、名古屋海上保安本部庁舎完成（浜町48）
- ・昭和24年（1949）3月31日、8号地1・2号上屋完成（木造平屋建、各 1,322 平米）
- ・昭和24年（1949）4月1日、名古屋港船舶委員会設立（海岸通り36）
- ・昭和24年（1949）4月8日、MP用チェックポイント、中央埠頭に完成
- ・昭和24年（1949）4月15日、名古屋港労働会館完成（海岸通り、木造2階建、延 902 平米）
- ・昭和24年（1949）4月25日、単一為替レート実施（1ドル=360円）
- ・昭和24年（1949）4月30日、8号地3号上屋完成（木造平屋建、1,322 平米）
- ・昭和24年（1949）5月18日、東海港湾労働組合名古屋支部設置
- ・昭和24年（1949）5月31日、東埠頭2号上屋完成（鉄骨鉄筋平屋建、1,852 平米）

- ・昭和 24 年（1949）5 月 31 日、戦時海運管理令失効
- ・昭和 24 年（1949）5 月、知多郡上野町地先公有水面埋立に関する行政訴訟、原告側の取下げにより解決（昭和 18 年・1943、行政裁判所に訴訟提起）
- ・昭和 24 年（1949）6 月 1 日、運輸省設置法施行
- ・昭和 24 年（1949）6 月 1 日、運輸省設置
- ・昭和 24 年（1949）6 月 1 日、航路標識法施行
- ・昭和 24 年（1949）6 月 9 日、愛知県港寮設置（船見町）
- ・昭和 24 年（1949）6 月 15 日、名古屋海上保安本部通信所、船舶気象通報業務を開始
- ・昭和 24 年（1949）6 月 25 日、名古屋市中川運河運営委員会規定公布
- ・昭和 24 年（1949）7 月 6 日、国立簡易倉庫完成式（労働会館内、4,850 平米）
- ・昭和 24 年（1949）7 月 9 日、伊良湖水道朝日礁の撤去計画第 1 回爆破工事実施
- ・昭和 24 年（1949）7 月 20 日、名古屋市制 60 周年記念みなと祭開催（主催名古屋市、花電車運  
転）
- ・昭和 24 年（1949）7 月 29 日、台風 6 号来襲（ヘクター台風）
- ・昭和 24 年（1949）8 月 4 日、愛知県議会、自由港区設定の要請建議書を可決
- ・昭和 24 年（1949）8 月 5 日、GHQ、800 総トン未満の鋼船の民営切替えの覚書公布
- ・昭和 24 年（1949）8 月 6 日、名古屋市会、自由港区設定の要請建議書を可決
- ・昭和 24 年（1949）8 月 15 日、進駐軍、2 号地前海岸通り鉄道以南 3 埠頭の接收を解除
- ・昭和 24 年（1949）8 月 25 日、海上運送法施行
- ・昭和 24 年（1949）8 月 29 日、水先法施行
- ・昭和 24 年（1949）8 月 31 日、10 号地石炭埠頭 1 号起重機完成（水平引込起重機付橋型走行式）
- ・昭和 24 年（1949）9 月 9 日、名古屋港湾会館着工
- ・昭和 24 年（1949）9 月 16 日、名古屋市会臨時名古屋港調査委員会設置
- ・昭和 24 年（1949）10 月 1 日、元名古屋港務所長奥田助七郎、名古屋市制 60 周年記念式典で表彰
- ・昭和 24 年（1949）10 月 5 日、(財) 日本関税協会、名古屋支部設置
- ・昭和 24 年（1949）10 月 24 日、大名古屋港振興会、名古屋港貨車配車緊急増加に関し運輸省へ陳  
情
- ・昭和 24 年（1949）10 月 25 日、メキシコへ陶磁器、玩具等戦後初輸出
- ・昭和 24 年（1949）10 月 28 日、GHQ、輸出は本年 12 月、輸入は翌 25 年・1950 から民間貿易へ  
切替え実施を発表
- ・昭和 24 年（1949）11 月 1 日、灯台記念日制定
- ・昭和 24 年（1949）11 月 1 日、名古屋税関、入出国管理事務取扱いのため入国管理官を配置
- ・昭和 24 年（1949）12 月 1 日、外国貿易管理法施行
- ・昭和 24 年（1949）12 月 1 日、名古屋市港保健所移転（港陽町）
- ・昭和 24 年（1949）12 月、9 号地タンクヤード鉄道側線完成
- ・この年昭和 24 年（1949）取扱貨物量 301 万 4,082 トン、入港船舶 1 万 5,043 隻

写真-45 中央埠頭 MP 用チェックポイント完成 (出典・名古屋港管理組合)



写真-46 完成した 10 号地の起重機 (出典・名古屋港管理組合)



## 昭和 25 年 (1950)

- ・昭和 25 年 (1950) 1 月 1 日、民間輸入貿易の制限撤廃
- ・昭和 25 年 (1950) 1 月 13 日、名古屋市港消防署に水上消防隊設置 (消防艇、金竜、銀竜配置)
- ・昭和 25 年 (1950) 1 月 17 日、十号地開発委員会第 1 回会議開催 (大名古屋市港振興会内)
- ・昭和 25 年 (1950) 1 月、名古屋港の輸入綿花に対する特別運賃を撤廃 (1 口 500 トン以上の場合を条件)
- ・昭和 25 年 (1950) 2 月 10 日、名古屋輸出工業振興会設立
- ・昭和 25 年 (1950) 3 月 3 日、GHQ、規制を受けた独占体たる船舶荷役会社の解散についての覚書を発表
- ・昭和 25 年 (1950) 3 月 4 日、GHQ、帰還輸送船を除く全船舶の民間移行に関する覚書を発表
- ・昭和 25 年 (1950) 3 月 4 日、食糧の民間輸入開始
- ・昭和 25 年 (1950) 3 月 19 日、輸入ゴム戦後第一船ベナルパナス号入港 (イギリス船・7,794 総トン)、ゴム 83 トンのうち 20 トン入荷
- ・昭和 25 年 (1950) 3 月 30 日、名古屋港船員宿泊所 (ナゴヤ・ハーバーロッジ) 完成 (千年ハの割、木造 2 階建、延 936 平米、和室 3、洋室 10、宿泊定員 28 名、名古屋観光ホテルへ運営委託)
- ・昭和 25 年 (1950) 4 月 1 日、名古屋市水上児童寮設置 (港栄町、若葉寮の分室から独立)
- ・昭和 25 年 (1950) 4 月 1 日、名古屋港船内総合手配所設置
- ・昭和 25 年 (1950) 4 月 1 日、船舶運航令施行
- ・昭和 25 年 (1950) 4 月 1 日、名古屋港安全委員会設立
- ・昭和 25 年 (1950) 4 月 1 日、海運の民営還元実施、不定期船運航開始
- ・昭和 25 年 (1950) 4 月 5 日、西臨港線営業開始 (西名古屋港駅・笹島間、12.658 キロ米)
- ・昭和 25 年 (1950) 4 月 5 日、西臨港線事件発生
- ・昭和 25 年 (1950) 5 月 1 日、船舶運営会を船舶管理委員会と改称
- ・昭和 25 年 (1950) 5 月 4 日、植物防疫法公布
- ・昭和 25 年 (1950) 5 月 6 日、名古屋港湾会館完成 (真砂町 42、木造 2 階建、延 1,243 平米、名古屋港湾荷役改善協会)
- ・昭和 25 年 (1950) 5 月 31 日、港湾法公布、施行
- ・昭和 25 年 (1950) 5 月 31 日、大名古屋市港振興会、埠頭電話復旧に関する陳情書を東海電気通信局長へ提出
- ・昭和 25 年 (1950) 5 月 31 日、愛知県、灯台等航路標識を国 (名古屋海上保安部) へ移管
- ・昭和 25 年 (1950) 5 月 31 日、商工会議所法公布
- ・昭和 25 年 (1950) 6 月 1 日、西臨港線を西名古屋港線と改称
- ・昭和 25 年 (1950) 6 月 1 日、西名古屋港駅営業開始
- ・昭和 25 年 (1950) 6 月 1 日、名古屋海上保安本部を第四管区海上保安本部と改称
- ・昭和 25 年 (1950) 6 月 1 日、名古屋港長事務所を廃止、名古屋海上保安部を設置
- ・昭和 25 年 (1950) 6 月 1 日、民間貿易ラワン材第 1 船辰宮丸入港 (新日本汽船、6,342.41 総トン)
- ・昭和 25 年 (1950) 6 月 19 日、名古屋港船舶誘致委員会設立 (愛知県、名古屋市、名古屋商工会議所)
- ・昭和 25 年 (1950) 6 月 21 日、名古屋港平水機帆船協同組合設立 (港本町)

- ・昭和 25 年（1950）6 月 25 日、朝鮮戦争勃発
- ・昭和 25 年（1950）6 月 27 日、大名古屋港振興会、名古屋港東臨港線の敷設促進に関し運輸省へ陳情
- ・昭和 25 年（1950）6 月 30 日、全港湾、中央統一労働協約締結促進等の要求でゼネスト突入
- ・昭和 25 年（1950）7 月 1 日、東海港運協会名古屋支部設置（名古屋港話会改組）
- ・昭和 25 年（1950）7 月 7 日、GHQ、運輸省に全港湾のゼネスト収集を指示
- ・昭和 25 年（1950）7 月 10 日、戦後初のフィリピン・タイ向け車両積載のため、エミリー・マースク号入港（4,304.95 総トン・機関車 4 両、貨車 20 両）
- ・昭和 25 年（1950）7 月 15 日、（財）検定新日本社名古屋支部設置（海岸通六丁目 1）
- ・昭和 25 年（1950）7 月 24 日、運輸省、全港湾・日港協と労使協議会開催
- ・昭和 25 年（1950）8 月 4 日、GHQ、日本船のパナマ運河通行を許可
- ・昭和 25 年（1950）8 月 14 日、愛知県議会名古屋港調査委員会、名古屋港を県・市共同の管理運営方式とし、県・市合同の名古屋港調査委員会で審議し、県、市議会で承認を求めることを決議
- ・昭和 25 年（1950）8 月 15 日、GHQ、日本船のアメリカ諸港へ出入許可
- ・昭和 25 年（1950）8 月 24 日、GHQ、三国間航行を許可
- ・昭和 25 年（1950）8 月 29 日、GHQ、沖縄定期航路開設を許可
- ・昭和 25 年（1950）9 月 3 日、台風 28 号来襲（ジェーン台風）
- ・昭和 25 年（1950）10 月 10 日、名古屋みなと祭開催（主催大名古屋港振興会、花電車 5 両運転）
- ・昭和 25 年（1950）10 月 12 日、（社）港湾協会第 22 回通常総会開催（松坂屋ホール、13 日名古屋港視察）
- ・昭和 25 年（1950）10 月 24 日、10 号地石炭埠頭 2 号起重機完成（水平引込起重機付橋型走行式、25 トン巻上）
- ・昭和 25 年（1950）10 月、輸入マニラ麻戦後第 1 船入港
- ・昭和 25 年（1950）11 月 18 日、名古屋海難防止会設立（名古屋海上保安部内）
- ・昭和 25 年（1950）11 月 28 日、GHQ、南アメリカ定期航路開設を許可（大阪商船・株の申請により）、戦後初の遠洋定期航路
- ・昭和 25 年（1950）1 月 13 日、地方公務員法公布
- ・昭和 25 年（1950）12 月 28 日、堀川口 1 号上屋完成（鉄骨平屋建、延 1,574 平米）
- ・この年昭和 25 年（1950）取扱貨物量 337 万 6,978 トン、入港船舶 1 万 6,663 隻

写真-47 真砂町にあった旧名古屋港湾会館（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和26年（1951）

- ・昭和26年（1951）1月19日、港湾法施行令公布・施行
- ・昭和26年（1951）1月19日、名古屋港、重要港湾に指定（港湾法施行令別表第1）
- ・昭和26年（1951）1月27日、GHQ、バンコク定期航路の開設を許可
- ・昭和26年（1951）2月12日、輸入綿花戦後第1船パナマ船スターベテルギューズ号入港（イラク綿花237トン）
- ・昭和26年（1951）2月15日、海岸通りに起重機設置（水平引込走行起重機、揚力5トン）
- ・昭和26年（1951）2月20日、海岸通りに起重機設置（水平引込走行起重機、揚力5トン）
- ・昭和26年（1951）3月12日、愛知県議会名古屋港調査委員会、名古屋港管理組合設立要綱A案を可決（名古屋港の県・市共同管理方式）
- ・昭和26年（1951）3月23日、愛知県議会及び名古屋市会名古屋港調査委員会合同協議会、名古屋港管理組合設立要綱を可決
- ・昭和26年（1951）3月28日、愛知県議会、名古屋港管理組合設立要綱を可決
- ・昭和26年（1951）3月29日、名古屋市会、名古屋港管理組合設立要綱を可決
- ・昭和26年（1951）4月2日、港域法一部改正（名古屋港の港域に堀川等河川の一部を編入）
- ・昭和26年（1951）4月2日、中部経済連合会設立
- ・昭和26年（1951）4月4日、愛知県及び名古屋市、港湾法による名古屋港の予定港湾区域を公告
- ・昭和26年（1951）4月15日、名古屋港の荷役無期限スト
- ・昭和26年（1951）4月18日、GHQ、インド・パキスタン定期航路の開設を許可
- ・昭和26年（1951）4月19日、名古屋港の荷役スト解決
- ・昭和26年（1951）4月26日、東海北陸地方機帆船連合会設立（港本町512）
- ・昭和26年（1951）5月1日、電力再編成に伴い、日本発送電（株）と各配電（株）が解散し、中部電力（株）をはじめ9電力会社設立

- ・昭和 26 年（1951）5 月 29 日、名古屋市会、名古屋港共同管理準備委員会を設置
- ・昭和 26 年（1951）6 月 1 日、倉庫荷役の統制額廃止
- ・昭和 26 年（1951）6 月 4 日、港湾法の一部を改正する法律公布・施行
- ・昭和 26 年（1951）6 月 12 日、GHQ、日本・北米定期航路開設を許可（ニューヨーク線）
- ・昭和 26 年（1951）6 月 19 日、GHQ、制限会社の全部解除を発表
- ・昭和 26 年（1951）6 月 20 日、港湾運送事業法施行
- ・昭和 26 年（1951）7 月 12 日、倉庫保管基準料率決定
- ・昭和 26 年（1951）7 月 15 日、日本海員掖済会名古屋病院を名古屋掖済会病院と改称
- ・昭和 26 年（1951）7 月 18 日、名古屋市港消防署水上消防隊庁舎完成（千年ハの割）
- ・昭和 26 年（1951）7 月 20 日、愛知県議会、名古屋港管理組合設立準備委員会を設置
- ・昭和 26 年（1951）7 月 29 日、愛知県議会名古屋港管理組合設立委員会と名古屋市会名古屋港共同管理準備委員会の合同協議会開催
- ・昭和 26 年（1951）7 月 31 日、愛知県議会、名古屋港管理組合規約案及び名古屋港予定港湾区域一部変更案を可決
- ・昭和 26 年（1951）8 月 3 日、名古屋市会、名古屋港管理組合規約案及び名古屋港予定港湾区域一部変更案を可決
- ・昭和 26 年（1951）8 月 11 日、愛知県知事及び名古屋市長、名古屋港管理組合設立許可申請書を連名で内閣総理大臣へ提出
- ・昭和 26 年（1951）8 月 11 日、愛知県知事及び名古屋市長、名古屋港港湾区域認可申請書を連名で運輸大臣へ提出
- ・昭和 26 年（1951）8 月 20 日、稲永埠頭建設工事着手
- ・昭和 26 年（1951）8 月 27 日、伊勢湾内師崎・中山航路掃海完了
- ・昭和 26 年（1951）8 月 28 日、運輸審議会、名古屋港港湾区域の認可について運輸大臣へ答申
- ・昭和 26 年（1951）9 月 7 日、愛知県名古屋港務所廃止
- ・昭和 26 年（1951）9 月 7 日、GHQ、ラングーン・カルカッタ定期航路開設を許可
- ・昭和 26 年（1951）9 月 7 日、GHQ、インドネシア定期航路開設を許可
- ・昭和 26 年（1951）9 月 8 日、名古屋市中川運河管理事務所廃止
- ・昭和 26 年（1951）9 月 8 日、中川運河廃止（運河法関係）
- ・昭和 26 年（1951）9 月 8 日、内閣総理大臣、名古屋港管理組合設立を許可（地自許第 5 号）
- ・昭和 26 年（1951）9 月 8 日、名古屋港管理組合規約公布
- ・昭和 26 年（1951）9 月 8 日、名古屋港管理組合最初の管理者は愛知県知事と名古屋市長協議により知事と決定
- ・昭和 26 年（1951）9 月 8 日、運輸大臣、名古屋港管理組合を名古屋港の管理者に認可
- ・昭和 26 年（1951）9 月 8 日、運輸大臣、名古屋港港湾区域を認可（西突堤灯台を中心として 7,500 米の半径を有する内円の海面、中川運河、堀川、新堀川を含む水面）
- ・昭和 26 年（1951）9 月 8 日、名古屋みなと祭開催（名古屋港管理組合設立記念協賛会、9 月 8 日～15 日）
- ・昭和 26 年（1951）9 月 8 日、対日講和条約調印
- ・昭和 26 年（1951）9 月 10 日、名古屋市会、名古屋港管理組合議会議員を 8 人選出、名古屋港管

理組合設立に伴う協定を可決

・昭和 26 年（1951）9 月 11 日、愛知県議会、名古屋港管理組合議会議員 8 人を選出、名古屋港管理組合設立に伴う協定を可決

・昭和 26 年（1951）9 月 13 日、名古屋港管理組合議会初召集（愛知県議会議事堂）

・昭和 26 年（1951）9 月 13 日、名古屋港管理組合使用条例公布・施行

・昭和 26 年（1951）9 月 13 日、名古屋港管理組合設立に伴う協定、愛知県、名古屋市及び名古屋港管理組合で締結

・昭和 26 年（1951）9 月 15 日、名古屋港管理組合設立祝賀式（中央埠頭東側上屋）

・昭和 26 年（1951）9 月 18 日、GHQ、日韓定期航路開設を許可

・昭和 26 年（1951）9 月 22 日、名古屋港、特定重要港湾に指定（政令第 305 号）

・昭和 26 年（1951）9 月 25 日、名古屋船員会館完成（真砂町 36、名古屋市）

・昭和 26 年（1951）9 月 26 日、海岸通りに起重機設置（ジブ起重機、揚力 3 トン）

・昭和 26 年（1951）10 月 1 日、名古屋港管理組合、名古屋港運（株）から西埠頭東側起重機及び東埠頭西側起重機を購入（門型ジブ起重機、低脚水平引込起重機、各揚力 5 トン、名古屋港運、閉鎖機関に指定）

・昭和 26 年（1951）10 月 1 日、中華人民共和国とバーター取引による塩、滑石の輸入船初入港

・昭和 26 年（1951）10 月 1 日、外務省出入国管理庁名古屋出張所港分室設置（名古屋税関監視所内）

・昭和 26 年（1951）10 月 15 日、台風 15 号来襲（ルース台風）

・昭和 26 年（1951）10 月 19 日、名古屋港審議会条例公布・施行

・昭和 26 年（1951）11 月 10 日、名古屋港殉職者慰霊祭を中央埠頭で執行

・昭和 26 年（1951）11 月 19 日、第四管区海上保安本部無線局業務開始

・昭和 26 年（1951）12 月 1 日、日本欧州復航同盟、日本郵船（株）の加入を承認（欧州向け）

・昭和 26 年（1951）12 月 15 日、市バス名古屋港、開橋間運転開始

・昭和 26 年（1951）12 月 28 日、名古屋海上保安部に無線局開設（海岸局）

・昭和 26 年（1951）検疫錨地指定（厚生省告示第 299 号）

・昭和 26 年（1951）外国航路入港船 1,000 隻（593 万 923 トン）

・昭和 26 年（1951）12 月、伊良湖水道朝日礁の撤去計画終了

・この年昭和 26 年（1951）取扱貨物量 528 万 5,950 トン、入港船舶 2 万 740 隻



### 昭和 27 年（1952）

- ・昭和 27 年（1952）1 月 1 日、検疫法施行
- ・昭和 27 年（1952）1 月 6 日、名古屋市貿易斡旋所設置
- ・昭和 27 年（1952）2 月 1 日、名古屋海洋文化協会設立（浜町 41、東海海運局内）
- ・昭和 27 年（1952）2 月 1 日、四日市港特定重要港湾に指定
- ・昭和 27 年（1952）2 月、10 号地船員待合所完成（名古屋埠頭、木造平屋建、113 平米）
- ・昭和 27 年（1952）3 月 1 日、GHQ、ヨーロッパ定期航路開設を許可
- ・昭和 27 年（1952）3 月 7 日、名古屋港管理組合の事務所の名称を名古屋港務局と決定
- ・昭和 27 年（1952）3 月 15 日、GHQ、輸出貿易管理権移譲の覚書を交付
- ・昭和 27 年（1952）3 月 15 日、名古屋港審議会開催
- ・昭和 27 年（1952）3 月 21 日、名古屋港殉職者碑を築地神社境内に建立（殉職者 80 柱）
- ・昭和 27 年（1952）3 月 31 日、稲永前（一州町線）鉄道敷設工事完成（延長 1,991 米）
- ・昭和 27 年（1952）4 月 1 日、農林省神戸植物防疫所名古屋支所設置（汐止町、動物検疫機関と分離）
- ・昭和 27 年（1952）4 月 1 日、農林省動物検疫所名古屋支所設置（汐止町）
- ・昭和 27 年（1952）4 月 1 日、名古屋市消防局、名古屋海上保安部と船舶消防に関する業務協定を締結

- ・昭和 27 年（1952）4 月 1 日、GHQ、日本船舶の国旗掲揚を許可
- ・昭和 27 年（1952）4 月 28 日、スカジャップ（SCAJAP）番号表示廃止
- ・昭和 27 年（1952）4 月 28 日、対日平和条約・日米安全保障条約発効
- ・昭和 27 年（1952）4 月 28 日、GHQ 廃止、マーフィーベイ駐日大使着任
- ・昭和 27 年（1952）4 月、開拓者期成同盟会、伊良湖試砲場設置反対を決議
- ・昭和 27 年（1952）5 月 3 日、市電大江町・6 号地間運転再開
- ・昭和 27 年（1952）5 月 19 日、気象注意報標識設置（中央埠頭入口東側、気象注意表示信号を実施）
- ・昭和 27 年（1952）5 月 26 日、綿花荷捌協議会、名古屋港を綿花輸入港に戦後再指定
- ・昭和 27 年（1952）5 月 31 日、外務省出入国管理庁名古屋出張所港分室事務所を中央埠頭西側上屋内へ移設
- ・昭和 27 年（1952）6 月 10 日、名古屋四日市水先区水先人企業組合設立
- ・昭和 27 年（1952）6 月 23 日、台風 2 号来襲（ダイナ台風）
- ・昭和 27 年（1952）6 月 25 日、日本郵船（株）ヨーロッパ定期航路開設第 1 船平安丸入港
- ・昭和 27 年（1952）7 月 1 日、名古屋港管理組合港湾施設使用条例公布
- ・昭和 27 年（1952）7 月 1 日、木船運送法施行
- ・昭和 27 年（1952）7 月 11 日、愛知県下農業委員会、伊良湖試砲場設置反対を決議
- ・昭和 27 年（1952）7 月 20 日、第 1 回いかだ師一本乗り競技大会開催（名古屋みなと祭協賛）
- ・昭和 27 年（1952）7 月 23 日、大橋國務相、増原予備隊長官等、地元代表者に伊良湖岬へ米軍試砲場設置を申し入れ
- ・昭和 27 年（1952）7 月 29 日、名古屋市会、名古屋埠頭（株）橋型起重機設置に伴う債務保証を可決
- ・昭和 27 年（1952）7 月、福江町会、伊良湖試砲場設置反対を決議
- ・昭和 27 年（1952）8 月 1 日、外務省出入国管理庁名古屋出張所港分室を法務省名古屋入国管理事務所名古屋港出張所と改組
- ・昭和 27 年（1952）8 月 1 日、運輸省、海運造船合理化審議会令に基づき海運造船合理化審議会を設置
- ・昭和 27 年（1952）8 月 7 日、全日本海員組合スト
- ・昭和 27 年（1952）8 月 12 日、名古屋港管理組合議会、伊良湖試砲場設置反対意見書を可決（外務大臣始め関係大臣あて）、輸入食糧用サイロ建設意見書を可決（農林大臣始め関係大臣あて）
- ・昭和 27 年（1952）8 月 16 日、名古屋港管理組合港湾施設使用条例施行
- ・昭和 27 年（1952）8 月 18 日、名古屋市会議長等、伊良湖試砲場設置反対を外務省始め関係各省へ陳情
- ・昭和 27 年（1952）8 月 19 日、名古屋港管理組合、伊良湖試砲場設置反対を関係各省へ陳情
- ・昭和 27 年（1952）8 月 20 日、全日本海員組合スト解除
- ・昭和 27 年（1952）8 月 22 日、アメリカ重巡ヘレナ号入港（1 万 8,000 トン）
- ・昭和 27 年（1952）8 月 23 日、全国開拓者大会、伊良湖試砲場設置反対を決議
- ・昭和 27 年（1952）8 月 29 日、名古屋港管理組合議員、伊良湖試砲場設置予定地を視察
- ・昭和 27 年（1952）8 月、大名古屋港振興会、輸入綿花受入のための港頭地帯の上屋修繕等に関する

る要望書を名古屋港管理組合へ提出

- ・昭和 27 年（1952）9 月 1 日、名古屋南公共職業安定所港労働出張所設置（西埠頭基部）
- ・昭和 27 年（1952）9 月 1 日、名古屋海運懇話会設立（中区、日本郵船名古屋支店内）
- ・昭和 27 年（1952）9 月 9 日、六大港湾都市協議会、トン税移譲に関する陳情を決定
- ・昭和 27 年（1952）9 月 14 日、アメリカ戦艦アイオア号港外へ投錨（約 5 万トン）、一般公開（9 月 16 日～18 日）
- ・昭和 27 年（1952）9 月 15 日、吉田内閣総理大臣名古屋港を視察
- ・昭和 27 年（1952）9 月 17 日、全国みなと展覧会名古屋松坂屋で開催（9 月 17 日～23 日）
- ・昭和 27 年（1952）9 月 26 日、名古屋商工会議所及び大名古屋港振興会、欧州運賃同盟の名古屋港揚げ肥料に対する特別付加運賃の撤廃を関係方面へ要請
- ・昭和 27 年（1952）10 月 9 日、（社）港湾協会第 24 回通常総会開催、同時に第 1 回国際港湾会議開催（神戸市、国際港湾協会・IAPH 設立の提案）
- ・昭和 27 年（1952）10 月 20 日、月刊名古屋港創刊号発行（七番町－8）
- ・昭和 27 年（1952）10 月 25 日、愛知県、名古屋市、名古屋港管理組合、名古屋商工会議所等、伊良湖試砲場設置反対のため外務省等へ陳情
- ・昭和 27 年（1952）10 月 28 日、名古屋市長、市会で伊良湖試砲場設置反対を表明
- ・昭和 27 年（1952）10 月 29 日、名古屋市会、伊良湖試砲場設置取りやめに関する請願書を可決（衆、参両院議長あて）
- ・昭和 27 年（1952）10 月、愛知県議会、名古屋埠頭（株）橋型起重機設置に伴う債務保証を可決
- ・昭和 27 年（1952）11 月 7 日、アメリカ重巡ロサンゼルス号入港（1 万 7,600 トン）
- ・昭和 27 年（1952）11 月 10 日、名古屋港郵便局埠頭出張所設置（中央埠頭入口西側）
- ・昭和 27 年（1952）11 月 12 日、愛知県議会、伊良湖試砲場設置反対の決議
- ・昭和 27 年（1952）11 月 16 日、引船第 1 阪輪丸再傭船
- ・昭和 27 年（1952）11 月 17 日、名港水上児童公園完成
- ・昭和 27 年（1952）11 月 21 日、米材積載船戦後初入港
- ・昭和 27 年（1952）11 月 25 日、閣議で試砲場を石川県内灘へ設置することに意見一致（伊良湖試砲場問題終結）
- ・昭和 27 年（1952）12 月 4 日、日本陶磁器輸出組合設立（東区白壁町 21）
- ・昭和 27 年（1952）12 月 6 日、欧州運賃同盟、名古屋港揚げ肥料（400 トン以上）の特別付加運賃を撤廃
- ・昭和 27 年（1952）12 月 7 日、名古屋港管理組合、名古屋商工会議所等、海の英雄アメリカ人ヘンリー・クルト・カールセン船長に記念品を贈呈（大西洋上での遭難者を救助）
- ・昭和 27 年（1952）12 月 15 日、中央埠頭、海岸通りの上屋等、指定保税地域に指定
- ・昭和 27 年（1952）12 月 19 日、名古屋雑貨輸出組合設立
- ・昭和 27 年（1952）12 月 25 日、（社）港湾協会を（社）日本港湾協会と改称
- ・この年昭和 27 年（1952）取扱貨物量 508 万 7,330 トン、入港船舶 1 万 9,754 隻



#### 昭和 28 年（1953）

- ・昭和 28 年（1953）1 月 5 日、外航船舶建造融資利子補給法公布・施行
- ・昭和 28 年（1953）2 月 7 日、海上保安庁所属通信所、地方海上予警報の放送を開始
- ・昭和 28 年（1953）2 月 10 日、岸壁電話チャンシャ号から再開
- ・昭和 28 年（1953）2 月 21 日、東埠頭西側架出棧橋及び同前面浚渫工事着手
- ・昭和 28 年（1953）2 月 27 日、岐阜県で最初のポートセールス（岐阜、高山、2 月 27 日、28 日）
- ・昭和 28 年（1953）3 月 16 日、北陸地方でポートセールス（福井、金沢、富山、3 月 16 日～18 日）
- ・昭和 28 年（1953）3 月 31 日、堀川口はしけだまり鉄道敷設工事完成（延長 960 米）
- ・昭和 28 年（1953）3 月 31 日、名古屋築港誌発行（奥田助七郎執筆、名古屋港管理組合発行）
- ・昭和 28 年（1953）3 月 31 日、三井船舶（株）、世界一周定期航路開設（第 1 船明石山丸）
- ・昭和 28 年（1953）3 月、名古屋埠頭（株）3 号起重機完成（水平引込起重機付橋型走行式、10 号地石炭埠頭）
- ・昭和 28 年（1953）4 月 1 日、港内停泊船舶との船舶無線電話取扱開始
- ・昭和 28 年（1953）4 月 1 日、名古屋船長協議会設立
- ・昭和 28 年（1953）4 月 1 日、日本貿易振興会名古屋支部設置（名古屋商工会議所内）
- ・昭和 28 年（1953）4 月 3 日、輸入綿花火災防止懇談会開催（名古屋港管理組合主催）
- ・昭和 28 年（1953）4 月 6 日、長野県でポートセールス（長野、松本、4 月 6 日、7 日）
- ・昭和 28 年（1953）5 月 7 日、中華人民共和国へ寒天戦後名古屋港から初輸出
- ・昭和 28 年（1953）（社）愛知穀物検定協会設立（中村区水主町、愛知食糧卸連合会内）
- ・昭和 28 年（1953）6 月 1 日、（財）日本海事協会名古屋支部設置（熱田区新宮坂町 25）
- ・昭和 28 年（1953）6 月 1 日、名古屋港岸壁付属上屋管理協議会設立（名古屋港管理組合内）
- ・昭和 28 年（1953）6 月 12 日、伊勢湾工業地帯建設期成同盟会結成（会長伊藤次郎左衛門）

- ・昭和 28 年（1953）7 月 24 日、名古屋港管理組合議会、日本船舶通信（株）へ 300 万円の出資を可決
- ・昭和 28 年（1953）7 月 27 日、朝鮮戦争休戦協定調印
- ・昭和 28 年（1953）8 月 1 日、海上衝突予防法公布
- ・昭和 28 年（1953）8 月 3 日、名古屋港管理組合、国から国立倉庫 5 棟の管理を受託（6 月 1 日から暫定措置として受託）
- ・昭和 28 年（1953）8 月 5 日、港湾整備促進法公布・施行
- ・昭和 28 年（1953）8 月 10 日、名古屋港管理組合、名古屋商工会議所及び大名古屋港振興会、名古屋港付加率運賃撤廃要望書を極東運賃同盟及び太平洋西航運賃同盟へ提出
- ・昭和 28 年（1953）9 月 1 日、愛知木船回漕業会設立（港本町 512）
- ・昭和 28 年（1953）9 月 25 日、台風 13 号来襲、港湾施設に被害多大
- ・昭和 28 年（1953）10 月 1 日、名古屋液済会病院十号地診療所開設（潮風町）
- ・昭和 28 年（1953）10 月 5 日、極東運賃同盟、付加率運賃撤廃拒否を名古屋港管理組合等へ回答
- ・昭和 28 年（1953）10 月 6 日、フィンランド船戦後初入港
- ・昭和 28 年（1953）10 月 22 日、名古屋港管理組合及び大名古屋港振興会、名古屋港貨車回り改善に関する陳情書を運輸大臣、国鉄総裁等へ提出
- ・昭和 28 年（1953）11 月 1 日、（社）名古屋貿易会、（社）名古屋貿易振興会を合併
- ・昭和 28 年（1953）11 月 20 日、引船日吉丸完成（184 総トン、1,000 馬力）
- ・昭和 28 年（1953）12 月 3 日、名古屋港管理組合、入出港船に対する歓迎放送を西突堤灯台信号所で開始
- ・昭和 28 年（1953）12 月 3 日、名古屋港管理組合各信号所及び引船に無線電話局設置
- ・昭和 28 年（1953）12 月 11 日、大名古屋港河川清掃衛生組合連合会設立（中区米浜町 3）
- ・昭和 28 年（1953）12 月 14 日、太平洋西航運賃同盟、付加率運賃撤廃拒否を名古屋港管理組合等へ回答
- ・昭和 28 年（1953）12 月 15 日、名古屋掖済会病院埠頭診療所、訪船診療班を編成し訪船開始（東海海運局所属はと）
- ・昭和 28 年（1953）12 月、東橋架替え、開橋架替え、内田橋架替え、三橋とも永久橋
- ・この年昭和 28 年（1953）取扱貨物量 664 万 6,641 トン、入港船舶 2 万 3,169 隻

写真-50 電気も水道も無く、カンテラと貰い水でスタートした掖済会 10 号地診療所  
(出典・名古屋港管理組合)



#### 昭和 29 年 (1954)

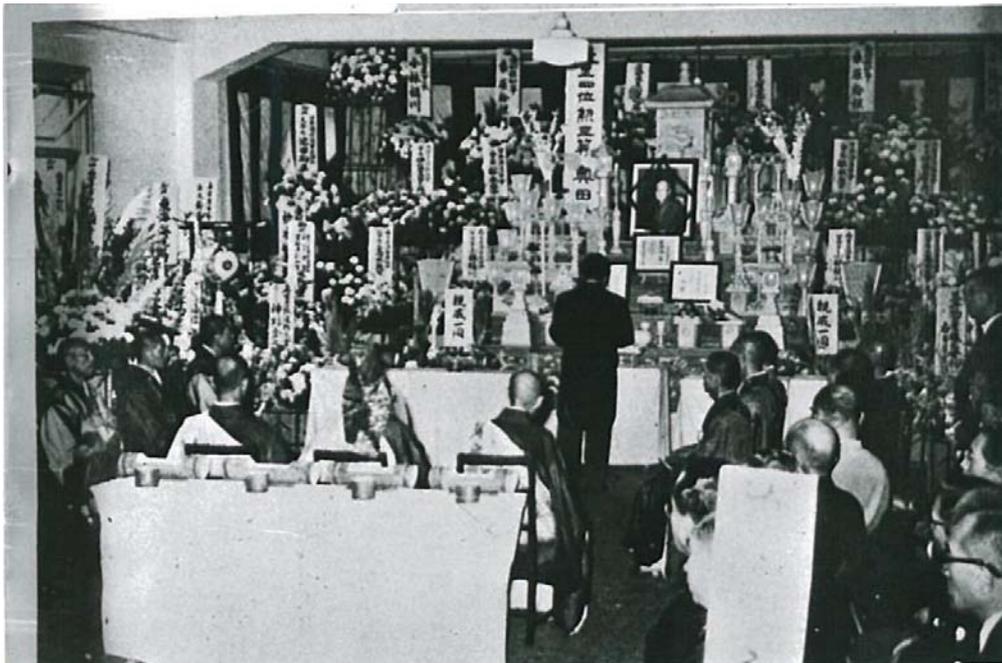
- ・昭和 29 年 (1954) 1 月 1 日、日本電信電話公社、岸壁電話業務を日本船舶通信 (株) へ運営委託
- ・昭和 29 年 (1954) 1 月 1 日、日本船舶通信 (株) 名古屋営業所設置 (名古屋港管理組合無線局内)
- ・昭和 29 年 (1954) 1 月 1 日、海上衝突予防法施行
- ・昭和 29 年 (1954) 1 月 1 日、名古屋港管理組合、名古屋港基準面を東京湾中等潮位より 1.4229 メートル低い位置に決定
- ・昭和 29 年 (1954) 1 月 5 日、(株) 名古屋商工会議所、特殊法人名古屋商工会議所と改組
- ・昭和 29 年 (1954) 1 月 16 日、高和丸 (4,689 トン) とヴィンシリアデス号 (7,232 トン) が内港航路で衝突、双方に若干の被害
- ・昭和 29 年 (1954) 1 月 30 日、月刊名古屋港刊行会設立 (名古屋港管理組合内)
- ・昭和 29 年 (1954) 3 月 6 日、アイルランド船戦後初入港
- ・昭和 29 年 (1954) 3 月 22 日、浜松でポートセールス
- ・昭和 29 年 (1954) 4 月 1 日、港湾電話業務開始、名古屋・四日市間開通 (日本電信電話公社が日本船舶通信へ運営委託、無線電話)
- ・昭和 29 年 (1954) 4 月 20 日、夜間入出港の管制信号実施 (500 トン以上の船舶に適用)
- ・昭和 29 年 (1954) 4 月 20 日、名古屋海上保安部、中央埠頭信号所及び西防波堤信号所を設置
- ・昭和 29 年 (1954) 4 月 23 日、(社) 全日本検数協会設立
- ・昭和 29 年 (1954) 5 月 17 日、六大港湾都市協議会、名古屋港で開催
- ・昭和 29 年 (1954) 5 月 17 日、北陸地方等でポートセールス (福井、富山、高山等 5 月 17 日～19 日)

- ・昭和 29 年（1954）5 月 28 日、遊覧船くさなぎ就航（名古屋港船舶給水、39.48 総トン、定員 186 名）
- ・昭和 29 年（1954）6 月 1 日、臨港施設利用者懇談会設立（海岸通り 6-1）
- ・昭和 29 年（1954）6 月 3 日、初の MSA 協定によるアメリカ産小麦名古屋港に入荷
- ・昭和 29 年（1954）7 月 9 日、名古屋市、荒子川運河開削工事を都市計画事業として決定
- ・昭和 29 年（1954）7 月 31 日、名古屋第 1 港湾労働者簡易宿泊所完成（港栄町 538、木造 2 階建、延 481 平米、雇用促進事業団、愛知県へ委託）
- ・昭和 29 年（1954）8 月 31 日、10 号地特殊荷役施設完成（弾薬荷役施設）
- ・昭和 29 年（1954）9 月 8 日、元名古屋港務所長奥田助七郎逝去
- ・昭和 29 年（1954）9 月 14 日、台風 12 号来襲
- ・昭和 29 年（1954）9 月 15 日、愛知食糧事務所、西埠頭サイロ着工
- ・昭和 29 年（1954）9 月 20 日、愛知食糧事務所西埠頭サイロ建設起工式
- ・昭和 29 年（1954）9 月 22 日、元名古屋港務所長奥田助七郎港湾葬（中央埠頭西側上屋 2 階）
- ・昭和 29 年（1954）9 月 22 日、いかだ師一本乗り技術、名古屋市無形文化財に指定
- ・昭和 29 年（1954）9 月 26 日、台風 15 号来襲（洞爺丸台風）
- ・昭和 29 年（1954）9 月 26 日、海岸通りに壁掛起重機設置（揚力 3 トン）
- ・昭和 29 年（1954）9 月 28 日、名古屋港管理組合、名古屋商工会議所、付加率運賃撤廃の願書を極東運賃同盟及び太平洋西航運賃同盟へ再び提出
- ・昭和 29 年（1954）10 月、名古屋港管理組合、名古屋商工会議所及び大名古屋港振興会、伊勢湾内外掃海の完全実施に関する陳情書を防衛庁へ提出
- ・昭和 29 年（1954）11 月 9 日、熱田常夜灯、名古屋市文化財に指定（熱田区神戸町、七里の渡し跡、47.41 解除）
- ・昭和 29 年（1954）11 月 18 日、大江町地先（南側）埋立地完成（6 号地東部運河南部、2 万 9,500 平米）
- ・昭和 29 年（1954）11 月 25 日、（社）愛知県穀物検定協会港事務所開所式（入船町 23）
- ・昭和 29 年（1954）11 月 26 日、全港湾労組名古屋支部スト
- ・昭和 29 年（1954）12 月 15 日、東埠頭東側及び西側架出棧橋工事並びに同前面浚渫工事完成（工費 2 億 6500 万円、工期 1 年 10 ヶ月）
- ・この年昭和 29 年（1954）取扱貨物量 679 万 8,265 トン、入港船舶 2 万 2,015 隻）

写真-51 市民に親しまれた遊覧船くさなぎ（出典・名古屋港管理組合）



写真-52 奥田助七郎港湾葬の様子（出典・名古屋港管理組合）



### 昭和 30 年（1955）

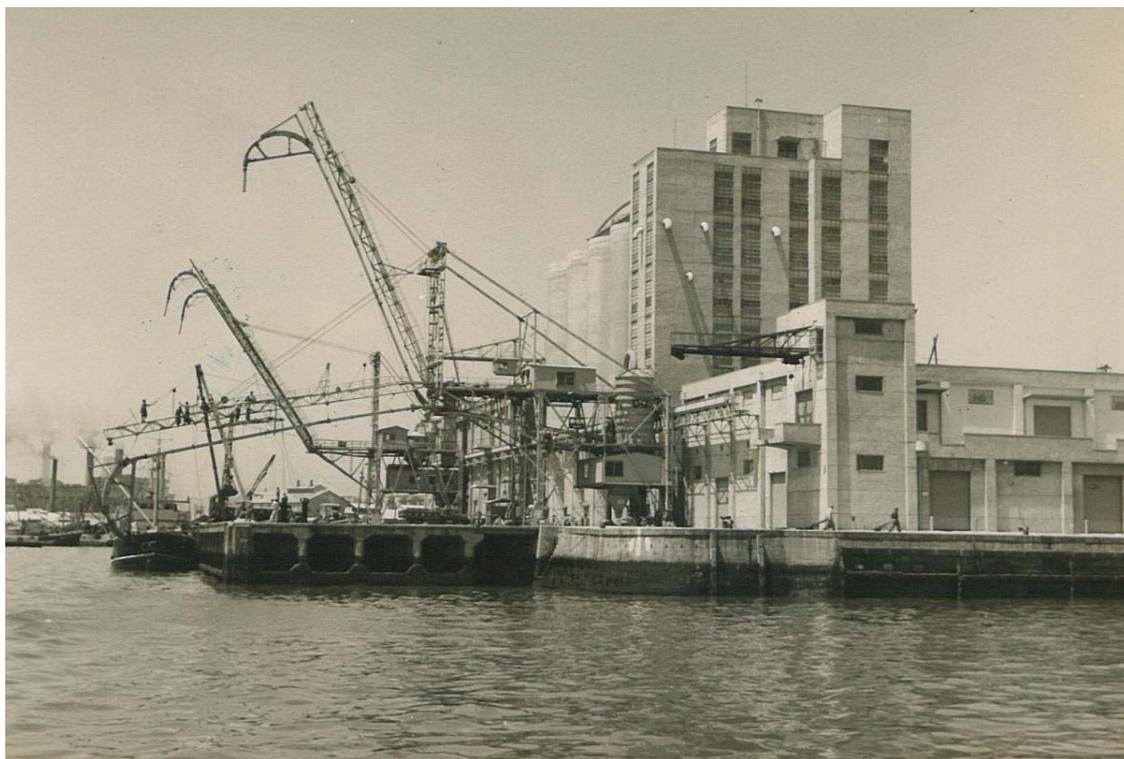
- ・昭和 30 年（1955）1 月 15 日、名古屋港湾労働組合設立（稲荷町 5-109）
- ・昭和 30 年（1955）2 月 7 日、9 号地拡張埋立工事着手
- ・昭和 30 年（1955）2 月 18 日、名古屋港管理組合、新庁舎建設のため同組合事務所を中央埠頭西側上屋 2 階へ移転
- ・昭和 30 年（1955）2 月 21 日、東海港運協会名古屋支部が独立し、名古屋港運協会設立
- ・昭和 30 年（1955）2 月 24 日、名古屋港月末輸出入滞貨緩和対策懇談会開催（名古屋商工会議所）

- ・昭和 30 年（1955）2 月 24 日、名古屋港案内所設置（中央埠頭入口）
- ・昭和 30 年（1955）西埠頭西側岸壁改造工事着手
- ・昭和 30 年（1955）3 月 17 日、名古屋港滞貨処理懇談会設立（大名古屋港振興会）
- ・昭和 30 年（1955）3 月 22 日、中部労災病院開院（港明町 1-31）
- ・昭和 30 年（1955）3 月 25 日、荒子川運河横堀開削工事着手（名古屋市から名古屋港管理組合へ委託）
- ・昭和 30 年（1955）3 月 26 日、熱田常夜灯復興再建（太平洋戦争により焼失）
- ・昭和 30 年（1955）3 月 28 日、運輸懇話会開催（名古屋港湾会館・東海海運局、第四管区海上保安本部、名古屋陸運局、名古屋鉄道管理局、名古屋港管理組合等）
- ・昭和 30 年（1955）3 月 31 日、10 号地南側鉄道敷設工事完成
- ・昭和 30 年（1955）3 月、10 号地埠頭に水平引込式起重機付橋型走行起重機及びガントリー起重機設置（揚力 6 トン、4 トン、国鉄）
- ・昭和 30 年（1955）4 月 1 日、東海港運協会、参加各港支部を独立した港運協会にし、同協会は各港の親睦を兼ねた連絡協議機関としての性格に改組
- ・昭和 30 年（1955）4 月 19 日、臨港病院本館完成（真砂町 4-1、鉄筋 3 階建、延 2,493 平米）
- ・昭和 30 年（1955）4 月 20 日、国鉄、西名古屋港用品庫名港派出所設置
- ・昭和 30 年（1955）4 月、名古屋港輸出荷役促進協議会設立
- ・昭和 30 年（1955）5 月 31 日、伊勢湾東航路掃海作業開始
- ・昭和 30 年（1955）5 月、名古屋港の歌、名古屋みなと音頭作成（勝承夫作詞、大村能章作曲）
- ・昭和 30 年（1955）6 月 2 日、名古屋・北陸道路視察及びポートセールス（高山、富山、金沢、6 月 2 日～5 日）
- ・昭和 30 年（1955）7 月 1 日、名古屋市港警察署を廃止し、愛知県港警察署を設置
- ・昭和 30 年（1955）7 月 19 日、港湾審議会設置（運輸省）
- ・昭和 30 年（1955）7 月 23 日、伊勢湾東航路掃海作業完了、水路告示（安全宣言）
- ・昭和 30 年（1955）7 月 28 日、愛知食糧事務所西埠頭サイロ完成（収容能力、小麦 8,700 トン）
- ・昭和 30 年（1955）8 月 1 日、大江町地先埋立地を名古屋市域へ編入
- ・昭和 30 年（1955）8 月 12 日、名古屋港サイロ補償対策委員会設立
- ・昭和 30 年（1955）8 月 25 日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画案（昭和 40 年目標）を了承
- ・昭和 30 年（1955）8 月 31 日、(社) 愛知穀物検定協会を解散し、(財) 日本穀物検定協会設立、名古屋支部を設置
- ・昭和 30 年（1955）9 月 1 日、愛知県港警察署潮風町水上巡査派出所設置
- ・昭和 30 年（1955）9 月 21 日、名古屋船員福祉協議会設立（東海海運局内）
- ・昭和 30 年（1955）9 月 26 日、西埠頭 3 号上屋完成（鉄筋 2 階建、延 1,549 平米）
- ・昭和 30 年（1955）9 月 27 日、名古屋市港区役所新庁舎完成（名港通り 2-63）
- ・昭和 30 年（1955）10 月 1 日、(社) 全日本検数協会名古屋支部設置
- ・昭和 30 年（1955）10 月 20 日、台風 26 号来襲
- ・昭和 30 年（1955）10 月 20 日、極東運賃同盟、付加率運賃撤廃について直ちに全面撤廃には賛成できないと名古屋港管理組合、名古屋商工会議所へ回答
- ・昭和 30 年（1955）10 月 26 日、太平洋西航運賃同盟、付加率運賃撤廃について直ちに全面的撤廃

には賛成できないと名古屋港管理組合、名古屋商工会議所へ回答

- ・昭和 30 年（1955）11 月 1 日、名古屋海上保安部、神島固定局（無線電話局）を設置し、名古屋港入港船舶の動静通報業務を開始
- ・昭和 30 年（1955）11 月 7 日、第 2 回国際港湾会議開催、国際港湾協会設立を満場一致で決定（ロサンゼルス）
- ・昭和 30 年（1955）11 月 7 日、The International Association of Port And Harbors（IAPH・国際港湾協会）設立
- ・昭和 30 年（1955）11 月 23 日、渡米中の名古屋港管理組合議長等、極東運賃同盟議長に付加率運賃撤廃を要望
- ・昭和 30 年（1955）11 月 24 日、鍋田干拓工事完成（農林省）
- ・昭和 30 年（1955）12 月 7 日、渡米中の名古屋港管理組合議長等、太平洋西航運賃同盟総支配人に付加率運賃撤廃を要望
- ・昭和 30 年（1955）12 月 19 日、外国航路入港船 2,000 隻達成（イギリス船アイトラ号、6,526 トン、記念品贈呈）
- ・昭和 30 年（1955）12 月、名古屋港管理組合、9 号地埋立地拡張に関する漁業補償協定を名古屋港魚業協同組合始め関係組合と締結（180 万 2,535 平米、補償総額 8,700 万円）
- ・この年昭和 30 年（1955）取扱貨物量 774 万 5743 トン、入港船舶 2 万 5,501 隻

写真－53 西埠頭事務所サイロ完成（出典・名古屋港管理組合）



## 2-6 ガーデン埠頭の建設・高度経済成長助走の時期(昭和 31 年・1956～昭和 40 年・1965)

2-5の項で述べたように、ガーデン埠頭の原型は、昭和年代の初期(1930)から昭和10年代(1940)で完成した。その後の「名古屋港経岸荷役」の殆どをガーデン埠頭、当時の「東、中央、西」の三埠頭で行ってきた。

このような状況の中で、第二次世界大戦に突入し終戦を迎え、その後の十年間は終戦後の処理、すなわち掃海工事や、陸上クレーンの設置等でさしたる工事を行っていない。

ガーデン埠頭に関して言えば、西埠頭や東埠頭において、架出栈橋工事や浚渫工事に着工している。

名古屋港は、昭和20年(1945)に史上最低の取扱貨物量21万トンの記録から徐々に立ち直り、昭和31年(1956)に第二次世界大戦前の名古屋港の記録である昭和12年(1937)の7,895,691トンを凌駕し、史上最高の9,548,756トンを記録した。

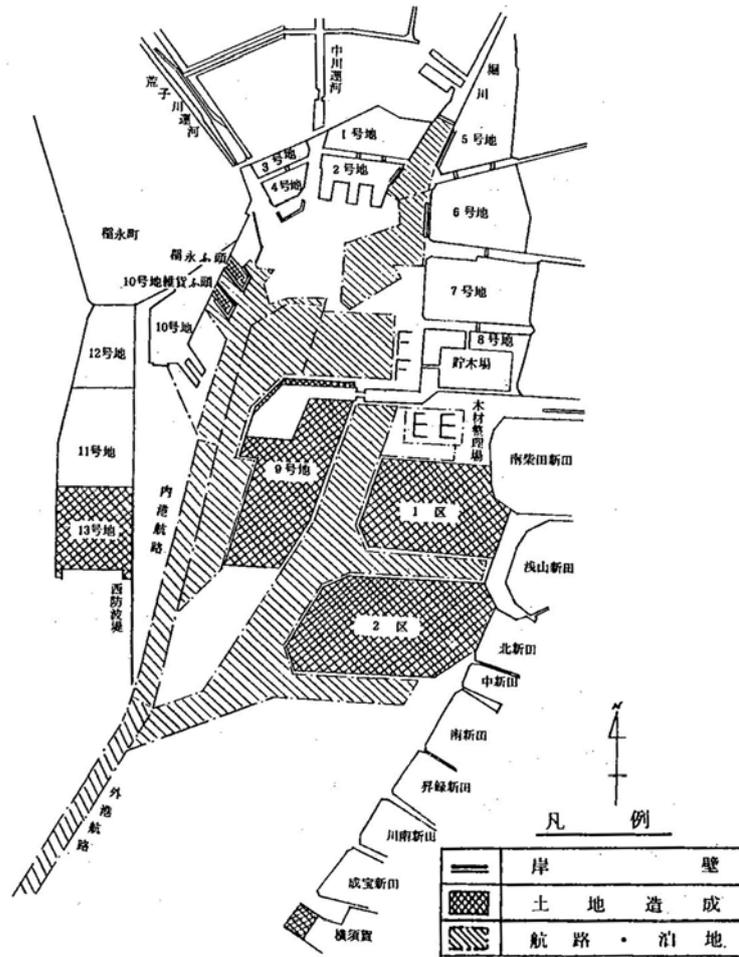
この昭和30年代は、経済の本格的な成長とともに、名古屋港にとってもこれらの経済成長と随伴して成長の著しい時代であった。又「量の拡大(生産量の拡大)」とともに、「負の遺産」の蓄積が始まった時期であり、昭和40年代(1965)に始まる公害の時代の先駆の時期でもあった。

この昭和30年代(1955)を振り返ってみると、我が国の社会資本が本格的な整備の時期に入った時期である。即ちこの年代の後半にはこれらの成果として、昭和38年(1963)に名神高速道路(尼崎～栗東)一部開通、昭和39年(1964)東京オリンピック開催と期を同じくして東海道新幹線(東京～新大阪)開通と二つの大きな社会資本の成果が国民への利便として提供された。

当然このような社会資本には、鉄を始めとする材料の供給がその基本となり、所謂「経済社会資本」である製鉄工場や、化学工場などの拡張稼働や新規立地が顕著な時代であった。

名古屋港においては、昭和25年(1950)の港湾法制定に伴い、同法による初めての名古屋港の法定計画である港湾計画を樹立している。この計画は昭和30年(1955)に昭和40年(1965)を目標年として樹立したものである。この計画を図-7として示す。

図一七 昭和30年(1955)・名古屋港港湾計画図(出典・名古屋港管理組合)



この港湾計画について、その内容について考察すると取扱貨物量の目標を昭和40年(1965)と置き、1,300万トンと想定した。実績取扱貨物量は2,982万トンと約2倍強の実績を示した。その整備内容は、9号地の拡張埋立、13号地の計画、南部臨海工業地帯1区、2区の計画などを骨子としており、商港計画としては稲永埠頭、稲永第2埠頭の建設がその主要な計画であった。

取扱貨物量が2倍の実績を示したように、この時期の経済成長は著しいものがあり、名古屋港においては、第二次世界大戦終戦後の整備が本格化していない時期から、高度成長期に投入したので、我国他諸港と同じく、恒常的な「船混み」を招いた。

この問題は、全国各港湾の共通課題でもあり、いかにしてこの問題に対応するかについて、おおむね次のような方針で対応を図った。

「新たな係留施設の建設、倉庫用地や上屋用地の拡大、港湾労働者の確保、港湾労働者の福祉厚生の向上」などで、それぞれ法律等で対応した。しかし本格的な船混みの解消は、多くの埠頭(稲永第2埠頭、金城埠頭等)の建設及び、コンテナ荷役方式の導入まで続き、この方式の導入により本格的に解決された。

この船混みの時代は、船舶の滞港日数を飛躍的に長くし、その結果船員上陸日数の拡大から「港歓楽街の一大飛躍期」でもあった。「演歌」はその日常的な視点から「詩が生まれ、曲が生まれ」るが、このような状況の中で「港演歌全盛の時期」を迎え、演歌全体も全盛期であった。

表－9に名古屋港沖待船隻数表を示す。(増加隻数は単年の増加隻数)

表－9 名古屋港沖待船隻数表 (出典・名古屋港管理組合) △・減少隻数 (単年)

| 年<br>隻数 | 昭 30 ・<br>1955 | 昭 31 ・<br>1956 | 昭 32 ・<br>1957 | 昭 33 ・<br>1958 | 昭 34 ・<br>1959 | 昭 35 ・<br>1960 |
|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 隻 数     | —              | 59             | 99             | 171            | 195            | 279            |
| 増 加 隻 数 | —              | —              | 40             | 72             | 24             | 84             |

| 昭 36 ・<br>1961 | 昭 37 ・<br>1962 | 昭 38 ・<br>1963 | 昭 39 ・<br>1964 | 昭 40 ・<br>1965 | 昭和 41 ・<br>1966 | 昭 42 ・<br>1967 |
|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| 1,022          | 811            | 845            | 765            | 846            | 1,149           | 1,515          |
| 743            | △211           | 34             | △80            | 81             | 303             | 366            |

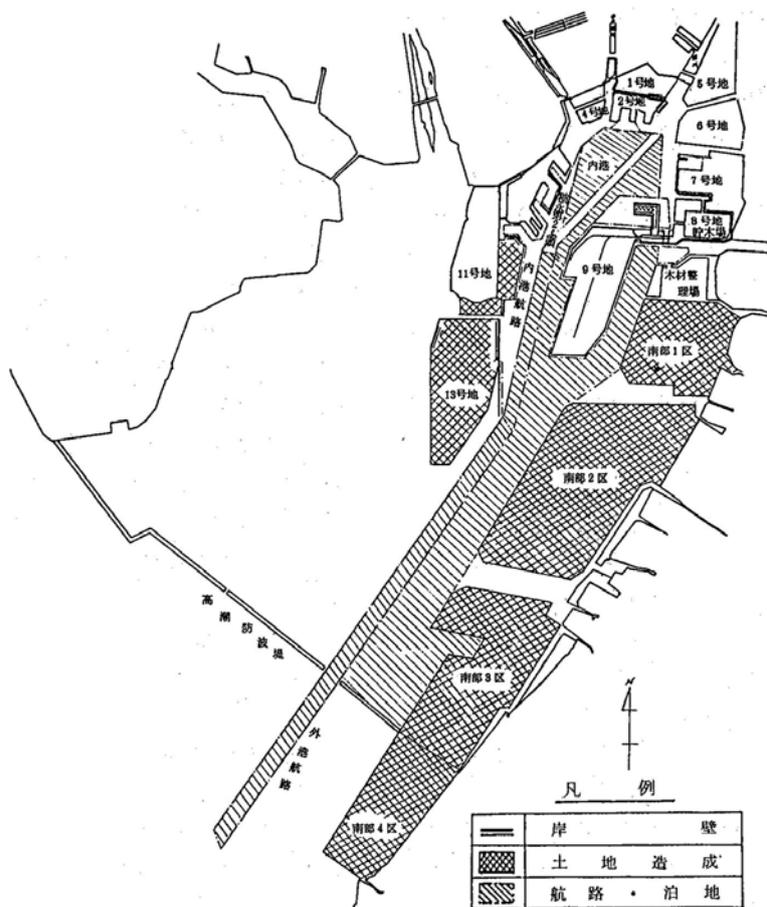
昭和 30 年代の名古屋港を考えると次の三点が大きな出来事としてクローズアップされる。

- ・伊勢湾台風－高潮防波堤の建設、防潮壁の建設、防潮水門の建設、全面漁業補償、大規模臨海工業地帯の計画と着手
- ・高度成長期と船混み－係留施設の建設、港湾労働者雇用対策、港湾労働者と福祉厚生、コンテナ荷役方式への移行
- ・公害の時代の先駆け－昭和 40 年代始めの「公害対策基本法」等の制定が必要とされた先駆時代  
又、港湾法に基づく法定計画としての港湾計画を昭和 30 年・1955 に初めて樹立したが、高度成長期で昭和 36 年・1961 に改定を行っている。

この改定計画は、その目標年次を昭和 45 年・1970 とおき、取扱貨物量を 3,965 万トンと想定した。実績としては 6,815 万トンと大きく計画量を凌駕したが、計画の主要な内容は、伊勢湾台風対策として高潮防波堤の建設などがあり、漁業者に対し全面補償をした。その額は約 250 億円の巨額に達しこの財源として臨海部の埋立を南部 1 区～4 区まで計画した。商港計画としては 13 号埋立計画、鉄鋼埠頭を中心とする内貿埠頭計画、8 号地埠頭計画が主要な計画内容であった。

この昭和 36 年の港湾計画の改定計画を図－8 として示す。

図一 8 名古屋港港湾計画図（昭和 36 年・1961 改定、出典・名古屋港管理組合）



目標年次計画取扱貨物量 昭和 45 年・1970 3,965 万トン

取扱貨物量実績 6,815 万トン

この年代の大きな出来事として、名古屋港関係者に膾炙されている出来事は、伊勢湾台風（昭和 34 年・1959）である、名古屋港にとって未曾有の災害をもたらした台風であるが、この台風を教訓として将来の名古屋港を考え、大きな構想の下に沖合い遥かに高潮防波堤を築造し、これを契機に漁業補償の全面解決、このこととも相俟っての、大規模臨海工業地帯の造成計画の樹立と実施が、今日の名古屋港発展の礎となっている。まさに、「禍福はあざなえる縄の如し」を地で行った出来事であった。

また、この年代は、公害の先駆けとして、名古屋港においても水質の悪化など顕著な現象が見られたが、これらは次項に図表などとともに示すこととする。以下にこの昭和 30 年代の主要な出来事を年別に示す。

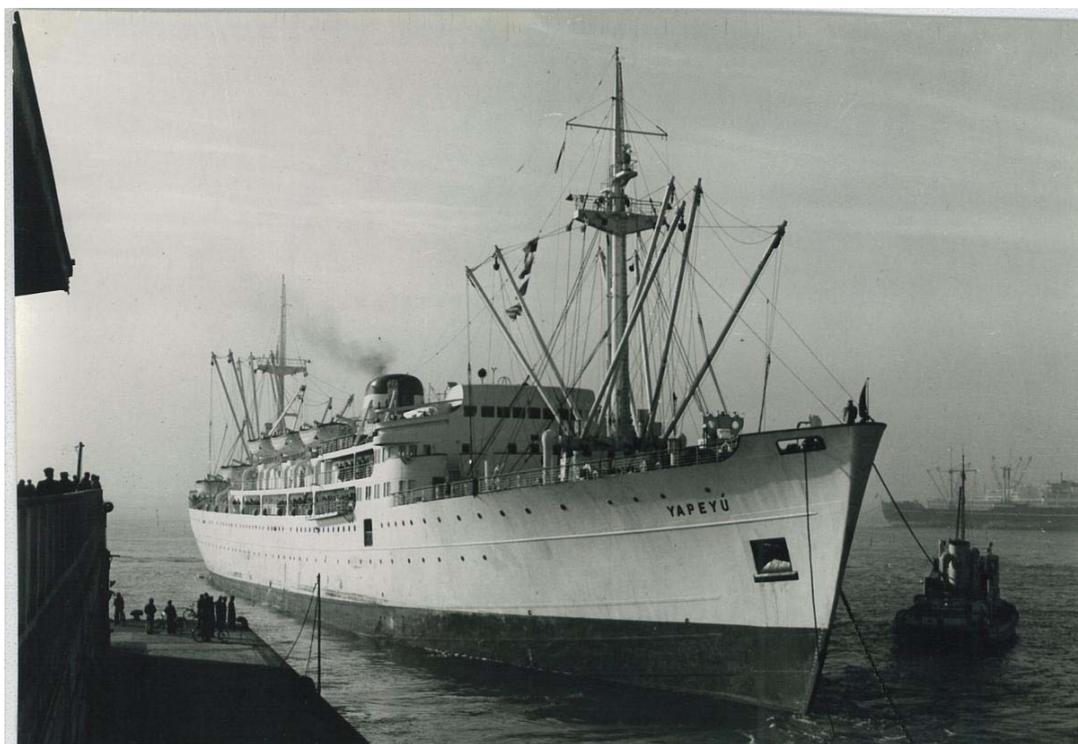
#### 昭和 31 年（1956）

- ・昭和 31 年（1956）1 月 1 日、IAPH 本部事務局を東京都に設置
- ・昭和 31 年（1956）1 月 20 日、運輸大臣、名古屋港港湾計画案（昭和 40 年目標）を承認
- ・昭和 31 年（1956）1 月、5 号地に起重機設置（デリック起重機、5 トン巻上）
- ・昭和 31 年（1956）2 月 1 日、西突堤灯台信号所を西防波堤灯台信号所と改称

- ・昭和 31 年（1956）2 月 6 日、日本海員厚生協会名古屋支部設置（真砂町 364）
- ・昭和 31 年（1956）2 月 8 日、名古屋港湾労働者技能格付委員会設立（港職業安定所内）
- ・昭和 31 年（1956）2 月 10 日、港湾荷役機械化協会設立
- ・昭和 31 年（1956）2 月 21 日、中央埠頭アメリカ軍材料置場返還
- ・昭和 31 年（1956）3 月 5 日、西埠頭 5 号上屋完成（鉄骨平屋建、2,833 平米）
- ・昭和 31 年（1956）3 月 7 日、荒子川運河開削工事着手
- ・昭和 31 年（1956）3 月 10 日、名古屋商工会議所、名古屋港管理組合等、付加率運賃撤廃の陳情書を太平洋西航運賃同盟総支配人及び極東運賃同盟議長へ提出
- ・昭和 31 年（1956）3 月 25 日、神戸植物防疫所名古屋支所庁舎建設（港陽町 683）
- ・昭和 31 年（1956）3 月 29 日、名古屋港管理組合庁舎起工式
- ・昭和 31 年（1956）3 月 30 日、名古屋港振興協力会設立（港本町 5－11）
- ・昭和 31 年（1956）4 月 1 日、海上保安協会東海地方本部名古屋支部設置（第四管区海上保安本部内）
- ・昭和 31 年（1956）4 月 4 日、埠頭地区緑化運動で 10 号地 30 メートル道路沿いにマツ 5,000 本植樹
- ・昭和 31 年（1956）4 月 27 日、新造船又は新定期航路入港第 1 船に記念品贈呈開始（第 1 船大阪商船ぶえのすあいれす丸、8,700 総トン）
- ・昭和 31 年（1956）4 月、名古屋港管理組合、入港船舶の動静放送を開始（東、中央、西の各埠頭）
- ・昭和 31 年（1956）5 月 12 日、海岸法公布
- ・昭和 31 年（1956）5 月 28 日、名古屋港案内所、中央埠頭入口東側に完成（13 平米）
- ・昭和 31 年（1956）6 月 1 日、伊良湖水道南口海域掃海完了
- ・昭和 31 年（1956）6 月 9 日、月末集中対策委員会設立（名古屋税関内）
- ・昭和 31 年（1956）7 月 6 日、稲永埠頭 1・2 号上屋完成（鉄骨平屋建、1 号、1,679 平米、2 号、1,840 平米）
- ・昭和 31 年（1956）7 月 10 日、名古屋検疫所措置場完成（船見町）
- ・昭和 31 年（1956）7 月 26 日、ナセル、スエズ運河会社の国有化を宣言
- ・昭和 31 年（1956）8 月 15 日、名古屋港付加率運賃撤廃促進会設立（名古屋商工会議所内）
- ・昭和 31 年（1956）8 月 17 日、台風 9 号来襲
- ・昭和 31 年（1956）8 月 21 日、11・12 号地間埋立完成（19 万 2,874 平米）
- ・昭和 31 年（1956）8 月 29 日、全国港湾荷役振興協会名古屋支部設置（港本町 5－11）
- ・昭和 31 年（1956）9 月 1 日、名古屋船主会結成
- ・昭和 31 年（1956）9 月 15 日、ソ連材戦後初入荷（原木 8,500 石、金陽丸、2,220 総トン）
- ・昭和 31 年（1956）9 月 15 日、市電西稲永・稲永間運転再開（0.7 キロ米）
- ・昭和 31 年（1956）9 月 29 日、開港以来 3 つの新記録樹立（外国航路船、月間入港船数 207 隻、1 日の入港船数 20 隻、1 日在港船数 38 隻）
- ・昭和 31 年（1956）10 月 8 日、東海商工会議所連合会、名古屋港及び四日市港の滞貨処理のため貨車増発を国鉄総裁へ要望
- ・昭和 31 年（1956）10 月 27 日、名古屋港輸送対策協議会設立（名古屋商工会議所）
- ・昭和 31 年（1956）10 月 31 日、名古屋港月末配船集中緩和対策委員会設立（名古屋商工会議所内）

- ・昭和 31 年（1956）11 月 1 日、スエズ運河通行停止
- ・昭和 31 年（1956）11 月 10 日、海岸法施行
- ・昭和 31 年（1956）11 月 22 日、愛知、三重地区航路標識整備促進懇談会結成（第四管区海上保安本部内）
- ・昭和 31 年（1956）12 月 1 日、倉庫業法施行（昭和 10 年倉庫業法廃止）
- ・昭和 31 年（1956）12 月 15 日、汐止町及び空見町地先公有水面埋立地を名古屋市域へ編入
- ・昭和 31 年（1956）12 月 18 日、日本、国際連合に加盟
- ・昭和 31 年（1956）12 月 29 日、開港以来の大観光団船ヤペユ号入港（アルゼンチン客船、1 万 1,500 総トン、観光客 254 人）
- ・昭和 31 年 12 月、中川陸橋着工
- ・この年昭和 31 年（1956）取扱貨物量 954 万 3,756 トン、入港船舶 3 万 2,290 隻）

写真-54 入港するヤペユ号（出典・名古屋港管理組合）



### 昭和 32 年（1957）

- ・昭和 32 年（1957）1 月 12 日、中部電力（株）、名古屋発電所を名港火力発電所と改称
- ・昭和 32 年（1957）1 月 20 日、市バス名古屋港・名古屋駅間開通
- ・昭和 32 年（1957）1 月、船見町起重機設置（デリック起重機、5 トン巻上）
- ・昭和 32 年（1957）2 月 11 日、公共の用に供する臨港線の処理に関する覚書調印（運輸省港湾局長、日本国有鉄道副総裁）
- ・昭和 32 年（1957）3 月 16 日、ソ連船戦後初入港（イワン・ゴンナヤロフ号 1,700 トン）
- ・昭和 32 年（1957）4 月 4 日、弾薬荷役所設置問題条件付で解決（10 号地南端）
- ・昭和 32 年（1957）4 月 5 日、弾薬積み出し第 1 船出港
- ・昭和 32 年（1957）4 月 5 日、日本船主協会、国際海運会議所（ICS）に加盟

- ・昭和 32 年（1957）4 月 6 日、名古屋港開港 50 周年祭協進会結成（名古屋港管理組合、愛知県、名古屋市及び名古屋商工会議所）
- ・昭和 32 年（1957）4 月 8 日、スエズ運河再開
- ・昭和 32 年（1957）4 月 20 日、名古屋港開港 50 周年記念事業後援会設立（大名古屋港振興会以内）
- ・昭和 32 年（1957）5 月 8 日、東海地区植物検疫協会設立（浜町 5-1）
- ・昭和 32 年（1957）5 月 10 日、製鉄所建設問題懇談会開催（中部経済連合会）
- ・昭和 32 年（1957）5 月 14 日、開港 50 周年記念行事の一環として世界主要港へ親善使節 2 名派遣（東回り、三井船舶青葉山丸 6,731 トン、西回り日本郵船熱田丸 7,737 トン）
- ・昭和 32 年（1957）5 月 15 日、日本船主協会、国際海運連盟（ISF）に加盟
- ・昭和 32 年（1957）6 月 11 日、大江町地先（北側）埋立完成（6 号地東部運河北部、1 万 7,557 平米）
- ・昭和 32 年（1957）6 月 15 日、潮見会館完成（木造平屋建、212 平米）
- ・昭和 32 年（1957）6 月 26 日、名古屋港の歌、港ばやし作成（作詩佐伯孝夫、作曲吉田正、開港 50 周年祭協進会）
- ・昭和 32 年（1957）6 月 29 日、稲永埠頭に第 1 船着岸（デンマーク船マシルド・マースク号、4,712 総トン）
- ・昭和 32 年（1957）6 月 29 日、10 号地診療所完成（潮風町、木造平屋建、70 平米、名古屋掖済会病院へ委託）
- ・昭和 32 年（1957）7 月 1 日、名古屋港船員厚生施設運営会設立
- ・昭和 32 年（1957）7 月 18 日、伸びゆく港展開催（丸栄百貨店ホール、7 月 18 日～29 日）
- ・昭和 32 年（1957）7 月 18 日、名古屋港管理組合新庁舎完成（鉄筋 7 階建地下 1 階搭屋 7 階、延 4342 平米）
- ・昭和 32 年（1957）7 月 20 日、開港 50 周年名古屋みなと祭、中央埠頭、鶴舞公園屋外スタジアム始め各地で諸行事開催
- ・昭和 32 年（1957）7 月 21 日、開港 50 周年記念、稲永埠頭完成及び名古屋港管理組合庁舎完成祝賀式（稲永埠頭上屋）
- ・昭和 32 年（1957）7 月 23 日、築地灯台改築完成式（2,500CP、紅色、海上 11 海里）
- ・昭和 32 年（1957）7 月 28 日、稲永埠頭に起重機車設置（4 トン巻上）
- ・昭和 32 年（1957）8 月 1 日、名古屋市、名古屋港観光案内所開設（名古屋港管理組合庁舎 1 階）
- ・昭和 32 年（1957）8 月 1 日、市電 6 号地・開橋間開通（0.35 キロ）
- ・昭和 32 年（1957）8 月 4 日、名古屋地方気象台名古屋港分室設置（名古屋港管理組合内）
- ・昭和 32 年（1957）9 月 7 日、台風 10 号来襲
- ・昭和 32 年（1957）9 月 10 日、開港 50 周年記念世界主要港訪問親善使節帰港
- ・昭和 32 年（1957）9 月 12 日、ナゴヤ・ハーバーロッジをナゴヤ・シーメンズ・クラブ・ハーバーロッジと改称（同運営会設立、営業再開、千年ハの割）
- ・昭和 32 年（1957）9 月 16 日、名古屋日本船主会設立（名古屋船主会発展的解消）
- ・昭和 32 年（1957）9 月 19 日、名古屋南部工業用水需要者協議会設立
- ・昭和 32 年（1957）10 月 9 日、アメリカ通信隊使用中の放送所等（11 号地、旧名古屋国際飛行場）

一部を除き返還

- ・昭和 32 年（1957）10 月 21 日、岸内閣総理大臣名古屋港を視察
- ・昭和 32 年（1957）10 月 25 日、6 号地西側に重量物専用岸壁建設工事着手（セルラーバルクヘッド式工法、幅 50 米、長 400 米）
- ・昭和 32 年（1957）10 月 26 日、全日本海員組合スト
- ・昭和 32 年（1957）11 月 2 日、全日本海員組合スト解決
- ・昭和 32 年（1957）11 月 10 日、奥田助七郎胸像除幕式（元名古屋港務所長、中央埠頭入口）
- ・昭和 32 年（1957）11 月 11 日、中部製鉄所建設促進委員会設置（中部経済連合会）
- ・昭和 32 年（1957）11 月 17 日、ユーゴスラビア船初入港（ULJANK）
- ・昭和 32 年 11 月、伊勢湾灯標建設調査会設立（第四管区海上保安本部内）
- ・昭和 32 年（1957）12 月 3 日、市バス名古屋港・市役所間開通
- ・昭和 32 年（1957）12 月 3 日、愛知用水建設工事着手
- ・昭和 32 年（1957）12 月 5 日、極東運賃同盟（ニューヨーク）、名古屋港付加率運賃撤廃を太平洋西航運賃同盟の同意を条件として決議
- ・昭和 32 年（1957）12 月 16 日、名古屋外国船主代理店会設立（西岡海運商社内）
- ・昭和 32 年（1957）12 月 27 日、名古屋港労働協議会設立
- ・昭和 32 年（1957）12 月 27 日、港湾労働審議会設立
- ・この年昭和 32 年（1957）取扱貨物量 1,119 万 7,035 トン、入港船舶 3 万 5784 隻

写真-55 完成した名古屋港管理組合新庁舎（出典・名古屋港管理組合）



写真-56 開港 50 周年記念親善使節帰港祝賀会（出典・名古屋港管理組合）



写真-57 岸内閣総理大臣の名古屋港視察（出典・名古屋港管理組合）



## 昭和 33 年 (1958)

- ・昭和 33 年 (1958) 1 月 1 日、名古屋港管理組合技術部埋築事務所設置
- ・昭和 33 年 (1958) 1 月 9 日、太平洋西航運賃同盟 (サンフランシスコ)、名古屋港付加率運賃撤廃を決議
- ・昭和 33 年 (1958) 1 月 10 日、極東運賃同盟、太平洋西航運賃同盟、名古屋港付加率運賃を撤廃
- ・昭和 33 年 (1958) 1 月 24 日、名古屋商工会議所及び大名古屋港振興会、欧州航路付加率運賃撤廃に関する陳情書を欧州航路運賃同盟極東支配人 (横浜) へ提出
- ・昭和 33 年 (1958) 1 月 25 日、日本から初のイラン向け貨車船積
- ・昭和 33 年 (1958) 2 月 4 日、大型船渠建設促進委員会設立 (中部経済連合会)
- ・昭和 33 年 (1958) 2 月 5 日、名古屋掖済会病院、9 号地診療所開設
- ・昭和 33 年 (1958) 2 月 10 日、名古屋港管理組合議事に常任委員会設置 (総務委員会及び港営技術委員会)
- ・昭和 33 年 (1958) 2 月 11 日、名古屋港付加率運賃撤廃祝賀会披露会 (中央埠頭西側上屋 2 階)
- ・昭和 33 年 (1958) 2 月 15 日、名古屋税関、輸出申告等提出の締切時を月初・月央は船積予定日の 24 時間前、月末は 48 時間前とする制度を実施
- ・昭和 33 年 (1958) 2 月 23 日、ポーランド船初入港 (キャピタン・コスコ号、6,629 総トン)
- ・昭和 33 年 (1958) 3 月 1 日、名古屋筏会館完成 (紀左衛門通り 2-7、木造 2 階建、延 225 平米)
- ・昭和 33 年 (1958) 3 月 7 日、沖縄船初入港 (琉球丸、3,500 トン)
- ・昭和 33 年 (1958) 3 月 18 日、トーガ瀬霧鐘併設航路標識復旧
- ・昭和 33 年 (1958) 3 月 18 日、稲永埠頭棧橋部完成
- ・昭和 33 年 (1958) 3 月 26 日、中部沿海海運組合設立
- ・昭和 33 年 (1958) 4 月 1 日、名古屋港船内総合手配所を廃止し、名古屋港船内労働調整所を設置
- ・昭和 33 年 (1958) 4 月 1 日、遊覧船しらとり丸就航 (名古屋港通船給水、224 トン)
- ・昭和 33 年 (1958) 4 月 10 日、名古屋港整備促進委員会設立 (大名古屋港振興会)
- ・昭和 33 年 (1958) 4 月、名古屋船員会館新館完成 (真砂町 36、木造一部鉄骨 2 階建、延 1,283 平米)
- ・昭和 33 年 (1958) 5 月 10 日、長崎における国旗事件の発生により日中貿易中断
- ・昭和 33 年 (1958) 5 月 21 日、名古屋港船内作業協議会設立 (三信運輸ビル内)
- ・昭和 33 年 (1958) 5 月 25 日、11、12 号地鉄道敷設工事完成 (延長 1,748 米)
- ・昭和 33 年 (1958) 6 月 6 日、稲永第 2 埠頭建設及び航路水深-10 米増深計画閣議了承
- ・昭和 33 年 (1958) 6 月 9 日、名古屋港審議会、名古屋港長期計画改定案を了承
- ・昭和 33 年 (1958) 7 月 1 日、知多北部漁場埋立反対同盟結成 (上野町、横須賀町、知多町漁協 6 組合)
- ・昭和 33 年 (1958) 7 月 5 日、名古屋港管理組合、稲永埠頭の倉庫等建設業者を公募
- ・昭和 33 年 (1958) 7 月 8 日、愛知県知事、県議会で東海製鉄誘致のため愛知県信用農協連合会から 284 億円を名古屋港管理組合に融資する旨表明
- ・昭和 33 年 (1958) 7 月 9 日、稲永埠頭埋立完成 (8 万 800 平米)
- ・昭和 33 年 (1958) 7 月 12 日、愛知県議会、東海製鉄工場誘致議決
- ・昭和 33 年 (1958) 7 月 20 日、市バス名古屋港・柴田間開通 (開橋行きを延長)

- ・昭和 33 年（1958）7 月 24 日、地域総合開発委員会に臨海工業地帯整備小委員会設置（名古屋商工会議所）
- ・昭和 33 年（1958）7 月 25 日、日本貿易振興会設立
- ・昭和 33 年（1958）7 月 28 日、臨港線協議会、稲永埠頭臨港線を国鉄営業線に編入決定
- ・昭和 33 年（1958）7 月、伊良湖水道船舶通過報廃止（名古屋海上保安部神島固定局船舶動静通過報を利用）
- ・昭和 33 年（1958）8 月 1 日、潮見町 3 番地、31 番地地先公有水面埋立地を名古屋市域へ編入（13 万 5,056 平米、12 万 6,182 平米）
- ・昭和 33 年（1958）8 月 13 日、汐止町及び潮風町間埋立完成（4,077 平米）
- ・昭和 33 年（1958）8 月 14 日、名古屋港審議会、臨海工業地帯造成及び外国貿易港湾緊急整備計画案を了承
- ・昭和 33 年（1958）8 月 18 日、名古屋港管理組合議会、東海製鉄誘致決議案を可決
- ・昭和 33 年（1958）8 月 20 日、愛知県製鉄誘致委員会設立（愛知県庁内）
- ・昭和 33 年（1958）8 月 25 日、名古屋港南部及び西部臨海工業地帯港湾計画調査委員会設置（日本港湾協会）
- ・昭和 33 年（1958）8 月 25 日、台風 17 号来襲
- ・昭和 33 年（1958）8 月、日本海難防止協会設立
- ・昭和 33 年（1958）9 月 1 日、名古屋港管理組合工業港企画室設置
- ・昭和 33 年（1958）9 月 1 日、東海製鉄（株）設立
- ・昭和 33 年（1958）9 月 4 日、一宮でポートセールス
- ・昭和 33 年（1958）9 月 27 日、浜松でポートセールス
- ・昭和 33 年（1958）9 月 29 日、港外 2 号灯浮標にレфлекターを設備
- ・昭和 33 年（1958）9 月、ソ連へ陶磁器 1,000 トン戦後初輸出
- ・昭和 33 年（1958）10 月 1 日、愛知地区平水海運組合設立（港本町 5－12）
- ・昭和 33 年（1958）10 月 30 日、外航旅客乗降用浮棧橋及び自動橋完成（中央・西埠頭間）
- ・昭和 33 年（1958）10 月、全国機帆船組合連合会、全国海運組合連合会と改組
- ・昭和 33 年（1958）11 月 11 日、東海北陸海運組合連合会設立
- ・昭和 33 年（1958）11 月 17 日、名古屋第 2 港湾労務者簡易宿泊所完成（稲永新田、鉄筋 2 階建 1 棟、延 913 平米）
- ・昭和 33 年（1958）11 月 18 日、愛知臨海工業地帯造成期成同盟会結成（上野町、横須賀町及び知多町）
- ・昭和 33 年（1958）11 月 22 日、オーストラリア商品展示船デロス号入港（4,235 総トン）
- ・昭和 33 年（1958）12 月 21 日、外国航路入港船 3,000 隻達成（大阪商船ばんこっく丸、4,489 総トン）
- ・昭和 33 年（1958）12 月 25 日、公共用水域の水質の保全に関する法律公布
- ・昭和 33 年（1958）12 月 25 日、工場排水等の規制に関する法律公布
- ・この年昭和 33 年（1958）取扱貨物量 985 万 9,440 トン、入港船舶 3 万 1,104 隻

写真-58 進む9号地の拡張工事（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和34年（1959）

- ・昭和34年（1959）1月1日、メートル法実施
- ・昭和34年（1959）1月11日、七大港湾都市協議会設立
- ・昭和34年（1959）1月17日、経済団体連合会、海関局の設置及び横浜、神戸等重要港湾の国営化を提起
- ・昭和34年（1959）1月19日、農林省動物検疫所名古屋支所庁舎完成（稲永新田野跡1、110-4）
- ・昭和34年（1959）1月22日、行政審議会、港湾行政改革に関する答申を行政管理庁長官へ提出（重要港湾国家管理案）
- ・昭和34年（1959）2月1日、七大港湾都市協議会、港湾管理行政国営化反対陳情書を提出
- ・昭和34年（1959）2月5日、大名古屋港河川清掃衛生組合連合会を名古屋清港会と改称
- ・昭和34年（1959）2月、名古屋港滞貨処理懇談会を名古屋港船積処理懇談会と改称
- ・昭和34年（1959）3月1日、港湾電話を船舶電話と改称
- ・昭和34年（1959）3月5日、欧州運賃同盟議長 R.M.スエイツ氏名古屋港を視察、特別付加運賃撤廃につき関係者と懇談
- ・昭和34年（1959）3月10日、中川陸橋南側、片側完成
- ・昭和34年（1959）3月17日、名港整備懇話会設立（名古屋港管理組合）
- ・昭和34年（1959）3月18日、10号地埠頭船員待合所完成（潮風町、鉄筋平屋建、12平米）
- ・昭和34年（1959）3月23日、名古屋港管理組合議会、重要港湾国営化反対に関する意見書を可決（内閣総理大臣始め関係大臣あて提出）
- ・昭和34年（1959）3月31日、稲永埠頭3号上屋完成（鉄筋2階建1階部分、5,513平米）

- ・昭和 34 年（1959）3 月 31 日、名古屋港、ロサンゼルス港と姉妹港提携を締結（両市、姉妹都市提携を同時に締結）
- ・昭和 34 年（1959）3 月 31 日、港湾労働審議会解散
- ・昭和 34 年（1959）3 月 31 日、開橋拡幅工事完成
- ・昭和 34 年（1959）3 月、稲永第 2 埠頭岸壁築造工事並びに航路増深及び拡幅工事は昭和 34 年度から国の直轄工事として施行決定（稲永第 2 埠頭関係工事は名古屋港管理組合へ委託）
- ・昭和 34 年（1959）4 月 1 日、特定港湾施設整備特別措置法施行
- ・昭和 34 年（1959）4 月 1 日、労働省、港湾労働協議会設置
- ・昭和 34 年（1959）4 月 15 日、最低賃金法公布
- ・昭和 34 年（1959）4 月 16 日、国民年金法公布
- ・昭和 34 年（1959）5 月 1 日、名古屋臨海工業地帯造成計画作成
- ・昭和 34 年（1959）5 月 6 日、名古屋港船内作業協議会設立
- ・昭和 34 年（1959）5 月 11 日、バナナとパイナップル戦後初輸入
- ・昭和 34 年（1959）5 月 19 日、名古屋港管理組合同約の一部改正により議会の議員定数 16 名を 22 名に増員
- ・昭和 34 年（1959）6 月 12 日、東海製鉄（株）、工場建設を南 2 区に決定
- ・昭和 34 年（1959）6 月 13 日、名古屋市とロサンゼルス市の都市提携を記念してアメリカ重巡ロサンゼルス号入港（1 万 7,000 排水トン）
- ・昭和 34 年（1959）6 月 16 日、名古屋税関行政懇話会設立
- ・昭和 34 年（1959）6 月 25 日、カンボジア木材戦後初輸入
- ・昭和 34 年（1959）7 月 16 日、名古屋港管理組合、東海製鉄（株）と南 2 区における製鉄所用地造成に関する基本協定を締結
- ・昭和 34 年（1959）7 月 20 日、名古屋南部臨海工業地帯造成推進協議会設立（愛知県）
- ・昭和 34 年（1959）7 月 21 日、筏師一本乗り競技第 1 回全国大会開催（中央・西埠頭間）
- ・昭和 34 年（1959）8 月 9 日、名古屋・ロサンゼルス都市提携委員会設立（会長名古屋市長）
- ・昭和 34 年（1959）8 月 20 日、稲永第 2 埠頭建設工事着手
- ・昭和 34 年（1959）8 月 24 日、名古屋港管理組合港営部業務課埠頭係稲永派出所設置
- ・昭和 34 年（1959）9 月 26 日、伊勢湾台風来襲（最大瞬間風速 50.2 米／秒、最高潮位 5.31 米、港湾施設始め各地に未曾有の災害発生）
- ・昭和 34 年（1959）9 月 29 日、伊勢湾台風災害対策協議会開催（名古屋港管理組合）
- ・昭和 34 年（1959）9 月 29 日、愛知県、名古屋港管理組合に庄内川決壊復旧工事を委託（伊勢湾台風関係）
- ・昭和 34 年（1959）9 月 29 日、アメリカ空母カーセージ号台風災害救援のため港外に停泊（4 万 1,000 トン、伊勢湾台風関係）
- ・昭和 34 年（1959）9 月 30 日、政府、中部日本災害対策本部を愛知県庁内に設置（伊勢湾台風関係）
- ・昭和 34 年（1959）9 月 30 日、台風 15 号を伊勢湾台風と命名
- ・昭和 34 年（1959）10 月 6 日、8 号地貯木場東側堤防決壊箇所仮締切成功（伊勢湾台風関係）
- ・昭和 34 年（1959）10 月 8 日、伊勢湾台風後第 1 船トラバドアー号入港（ノールウェー船、6,137

総トン、西埠頭先端 12 号岸壁)

- ・昭和 34 年 (1959) 10 月 9 日、庄内川左岸堤防決壊箇所仮締切成功 (伊勢湾台風関係)
- ・昭和 34 年 (1959) 10 月 10 日、陸上交通不通のため名古屋港・海部郡弥富地区間に定期船就航 (伊勢湾台風関係)
- ・昭和 34 年 (1959) 10 月 12 日、名古屋港駅・名古屋駅間臨港鉄道復旧 (伊勢湾台風関係)
- ・昭和 34 年 (1959) 10 月 12 日、陸上交通不通のため名古屋港・桑名間に定期船就航 (伊勢湾台風関係)
- ・昭和 34 年 (1959) 10 月 16 日、名古屋木材組合災害対策本部、流木処理委員会を発展的解消し、流木対策委員会を設置
- ・昭和 34 年 (1959) 10 月 17 日、市バス名古屋港・名古屋駅間特別直通バス開通 (伊勢湾台風関係)
- ・昭和 34 年 (1959) 10 月 20 日、名古屋港管理組合臨時議会、伊勢湾台風による港湾災害の緊急復旧等に関する意見書を可決 (内閣総理大臣始め関係行政機関あて)
- ・昭和 34 年 (1959) 10 月 27 日、市バス名古屋港・下之一色間臨時開通 (伊勢湾台風関係)
- ・昭和 34 年 (1959) 10 月 29 日、流木対策委員会、名古屋流木対策本部と改組
- ・昭和 34 年 (1959) 11 月 1 日、名古屋港の荷役平常に復旧
- ・昭和 34 年 (1959) 11 月 1 日、愛知県名古屋水上警察署、港警察署から分離して設置 (水上署の復活)
- ・昭和 34 年 (1959) 11 月 1 日、名港鉄道入替 (株) 設立 (潮風町 10)
- ・昭和 34 年 (1959) 11 月 11 日、築三町被災者同盟及び港地区民主団体災害救援委員会、名古屋港管理組合に伊勢湾台風災害補償を要求
- ・昭和 34 年 (1959) 11 月 25 日、稲永埠頭 4・5 号上屋完成 (鉄筋 2 階建 1 階部分 4 号、5,617 平米、5 号、5,550 平米)
- ・昭和 34 年 (1959) 11 月 25 日、伊勢湾台風により不通となっていた関西線、全通
- ・昭和 34 年 (1959) 11 月 26 日、伊勢湾台風高潮対策協議会設立、第 1 回協議会を開催
- ・昭和 34 年 (1959) 11 月 27 日、伊勢湾台風により不通となっていた近鉄名古屋線、全通
- ・昭和 34 年 (1959) 11 月 30 日、伊勢湾台風災害対策関係 27 特例法成立
- ・昭和 34 年 (1959) 11 月、伊勢湾等高潮対策協議会設立
- ・昭和 34 年 (1959) 12 月 7 日、伊勢湾台風で不通の東臨港線、8 号地北西周りで 9 号地へ復旧開通
- ・昭和 34 年 (1959) 12 月 9 日、中部日本災害対策本部解散 (伊勢湾台風関係)
- ・昭和 34 年 (1959) 12 月 18 日、愛知県議会、11 号地 (空見町) 売却を可決 (延 66 万平米)
- ・昭和 34 年 (1959) 12 月 21 日、名古屋港月末荷役合理化協議会設立 (名古屋港管理組合内)
- ・昭和 34 年 (1959) 12 月 22 日、名古屋港審議会、名古屋港高潮対策事業計画及び木材収容施設案を了承
- ・昭和 34 年 (1959) 12 月 22 日、名古屋清港会を (社) 名古屋清港会と改組
- ・昭和 34 年 (1959) 12 月 29 日、上野町漁業協同組合、知多北部漁場埋立反対同盟から脱退
- ・この年昭和 34 年 (1959) 取扱貨物量 1,231 万 413 トン、入港船舶 4 万 282 隻

写真-59 伊勢湾台風の港頭地区（出典・名古屋港管理組合）



写真-60 伊勢湾台風により埠頭に乗り上げた名和丸（出典・名古屋港管理組合）



### 昭和 35 年（1960）

- ・昭和 35 年（1960）1 月 1 日、名古屋港管理組合工業港企画室を廃止し、港営部稲永埠頭事務所、技術部工業港建設事務所を設置
- ・昭和 35 年（1960）1 月 1 日、稲永埠頭使用開始

- ・昭和 35 年（1960）1 月 11 日、名古屋木材街建設促進協議会設立
- ・昭和 35 年（1960）1 月 28 日、名古屋港管理組合、上野町漁業協同組合と南部臨海工業地帯造成に関する漁業補償協定を締結（補償額 6 億 6,850 万円）
- ・昭和 35 年（1960）2 月 1 日、稲永埠頭上屋組合設立（潮風町 63）
- ・昭和 35 年（1960）2 月 20 日、市バス名古屋港・潮風町開通
- ・昭和 35 年（1960）2 月 23 日、南部臨海工業地帯造成工事着手（南 2 区）
- ・昭和 35 年（1960）2 月 23 日、稲永埠頭開設記念式（名古屋港管理組合及び民間 9 社共催）
- ・昭和 35 年（1960）3 月 8 日、名古屋港管理組合、伊勢湾台風復旧工事の功勞により内閣総理大臣から表彰
- ・昭和 35 年（1960）3 月 11 日、名古屋港を船籍港とする初めての外国航路船名和丸完成（1 万 3,150 重量トン、名古屋汽船）
- ・昭和 35 年（1960）3 月 15 日、名古屋港審議会、中川運河用地使用料改正及び一般土地取扱案を了承
- ・昭和 35 年（1960）3 月 28 日、稲永埠頭上屋（株）設立（潮風町 63）
- ・昭和 35 年（1960）3 月 31 日、稲永埠頭綜合変電室開設
- ・昭和 35 年（1960）3 月 31 日、稲永埠頭に鉄道側線完成
- ・昭和 35 年（1960）4 月 1 日、引船平安丸使用開始（175 総トン）
- ・昭和 35 年（1960）4 月 1 日、運輸省第二港湾建設局名古屋港工事事務所設置（中央埠頭上屋 2 階）
- ・昭和 35 年（1960）4 月 2 日、外航船用重油供給施設完成（9 号地、スタンダード・バキューム）
- ・昭和 35 年（1960）4 月 7 日、伊良湖岬東南東方及び南方掃海完了
- ・昭和 35 年（1960）4 月 10 日、海事公益事業協議会名古屋六社会設立
- ・昭和 35 年（1960）4 月 11 日、名古屋港木材入港対策委員会設立（天白・8 号地貯木場関係）
- ・昭和 35 年（1960）5 月 10 日、名古屋港管理組合、名古屋港災害復旧、高潮対策工事の現況と見通しを発表
- ・昭和 35 年（1960）5 月 24 日、チリ地震の影響により東築地方面一部冠水
- ・昭和 35 年（1960）5 月 24 日、皇后陛下、8 号地貯木場等伊勢湾台風被害地をご視察
- ・昭和 35 年（1960）6 月 2 日、第 1 回名古屋港海水汚染実態調査実施
- ・昭和 35 年（1960）6 月 9 日、名四国道建設工事起工式
- ・昭和 35 年（1960）6 月 15 日、名古屋港木材対策会議開催（関係官公署）
- ・昭和 35 年（1960）7 月 2 日、波寄町被災者（25 名）、名古屋港管理組合及び国鉄に対し堤防決壊賠償請求の訴を名古屋地方裁判所に提起（伊勢湾台風関係）
- ・昭和 35 年（1960）7 月 14 日、海岸通り地区及び稲永地区、指定保税地域に指定
- ・昭和 35 年（1960）7 月 20 日、名古屋流木対策本部解散
- ・昭和 35 年（1960）7 月 22 日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画（昭和 45 年目標）の改定案を了承、図-8 にこの計画図を示している。
- ・昭和 35 年（1960）7 月 23 日、東海製鉄（株）工場建設起工式
- ・昭和 35 年（1960）8 月 1 日、名古屋港管理組合、横須賀漁業協同組合始め 10 組合と南部臨海工業地帯造成に関する漁業補償協定を締結
- ・昭和 35 年（1960）8 月 8 日、空見埠頭（鉄鋼埠頭）の岸壁築造工事着手

- ・昭和 35 年（1960）8 月 17 日、ロイヤル・インターオーシャン・ラインズ社日本・オーストラリア定期航路第 1 船チワンギ号入港
- ・昭和 35 年（1960）8 月 21 日、8 号地貯木場防潮堤復旧工事完成（伊勢湾台風関係）
- ・昭和 35 年（1960）8 月 24 日、愛知県知事、臨港病院を総合病院として承認
- ・昭和 35 年（1960）8 月 29 日、台風 16 号来襲
- ・昭和 35 年（1960）9 月 1 日、名古屋港船員厚生施設協力会設立（真砂町 3－6）
- ・昭和 35 年（1960）9 月 1 日、大阪商船（株）名古屋支店設置（中区栄 2－10）
- ・昭和 35 年（1960）9 月 1 日、南 1 区埋立工事着手
- ・昭和 35 年（1960）10 月 1 日、名古屋港管理組合総務部財務課設置
- ・昭和 35 年（1960）10 月 9 日、中川運河第 2 閘門増設工事着手
- ・昭和 35 年（1960）10 月 20 日、西部木材港造成計画作成
- ・昭和 35 年（1960）10 月 26 日、港湾労務者用宿舎完成（汐止町 37 棟 35 戸）
- ・昭和 35 年（1960）11 月 15 日、日本輸入協会名古屋支部設置（中区岩井町）
- ・昭和 35 年（1960）11 月 16 日、名古屋港炭鉱離職者受入対策委員会発足（名古屋港運協会内）
- ・昭和 35 年（1960）11 月 30 日、引船吉法師丸完成（2 世、181 総トン）
- ・昭和 35 年（1960）12 月 1 日、名古屋税関行政懇話会専門部会、伊勢湾港の早期実現を決議
- ・昭和 35 年（1960）12 月 17 日、運輸省第二港湾建設局、高潮防波堤建設のための地質調査開始
- ・昭和 35 年（1960）12 月 26 日、外国航路入港船 4,000 隻達成（アメリカ船プレジデント・ハリソン号 7,995 総トン）
- ・昭和 35 年（1960）12 月 27 日、国民所得倍增計画（昭和 36～昭和 35 年度）を閣議決定
- ・この年昭和 35 年（1950）取扱貨物量 1,690 万 5,298 トン、入港船舶 4 万 5,761 隻

写真－61 本格稼働の稲永埠頭（出典・名古屋港管理組合）



写真-62 当時の出港風景  
コンテナ時代では見られない演歌の世界  
(出典・名古屋港管理組合)



写真-63 ハリソン号船長への記念品贈呈 (出典・名古屋港管理組合)



## 昭和 36 年 (1961)

- ・昭和 36 年 (1961) 1 月 12 日、知多・海部の関係 18 業協同組合、漁業補償解決まで高潮防波堤建設工事 (ボーリング等) の中止を第二港湾建設局へ申入れ
- ・昭和 36 年 (1961) 1 月 17 日、欧州運賃同盟、名古屋港揚げ貨物の付加運賃を撤廃
- ・昭和 36 年 (1961) 1 月 18 日、堀川の高潮防止対策として逆潮水門設置を決定
- ・昭和 36 年 (1961) 1 月、パース会議設立 (船混み対策錨地打ち合わせ会)
- ・昭和 36 年 (1961) 2 月 1 日、名古屋港湾荷役実務合理化委員会設立 (稲荷町 5-11)
- ・昭和 36 年 (1961) 2 月 8 日、ドラグサクシオン浚渫船海竜丸完成 (3,205 重量トン)
- ・昭和 36 年 (1961) 2 月 13 日、藤木海運 (株) 9 号地北自動車専用岸壁へ第 1 船着岸
- ・昭和 36 年 (1961) 2 月 17 日、名古屋港管理組合港営部稲永埠頭事務所庁舎完成
- ・昭和 36 年 (1961) 3 月 3 日、名古屋・四日市商工会議所、名古屋港と四日市港の総合港実現のための協力推進を決定
- ・昭和 36 年 (1961) 3 月 11 日、稲永第 2 埠頭岸壁築造工事、国の直轄工事に変更 (国からの委託解除)
- ・昭和 36 年 (1961) 3 月 16 日、南 1・2 区の工場配置最終計画作成
- ・昭和 36 年 (1961) 3 月 17 日、港湾審議会第 14 回計画部会、名古屋港港湾計画 (昭和 45 年目標) の改定案を了承
- ・昭和 36 年 (1961) 3 月 17 日、名古屋港管理組合、国鉄と名古屋東臨港線建設に関する協定を締結
- ・昭和 36 年 (1961) 3 月 27 日、南 1・2 区進出会社決定
- ・昭和 36 年 (1961) 3 月 31 日、8 号地貯木場復旧工事完成 (伊勢湾台風関係)
- ・昭和 36 年 (1961) 3 月 31 日、6 号地埠頭埋立完成 (1 万 2,145 平米)
- ・昭和 36 年 (1961) 3 月 31 日、6 号地重量物岸壁完成
- ・昭和 36 年 (1961) 3 月、神徳橋廃橋 (8・9 号地連絡橋)
- ・昭和 36 年 (1961) 4 月 1 日、名古屋港管理組合港湾施設条例公布
- ・昭和 36 年 (1961) 4 月 1 日、運輸省伊勢湾港湾建設部設置 (第二港湾建設局から独立、中央埠頭上屋 2 階)
- ・昭和 36 年 (1961) 4 月 1 日、港湾整備緊急措置法及び港湾整備特別会計法施行
- ・昭和 36 年 (1961) 4 月 1 日、名古屋港湾労働職業安定協会設立
- ・昭和 36 年 (1961) 4 月 8 日、名古屋港船員厚生施設運営会を (財) 名古屋港船員厚生施設運営会と改組 (真砂町 36)
- ・昭和 36 年 (1961) 4 月 10 日、名古屋港管理組合、愛知製鋼 (株) と南 1 区における製鉄所用地造成に関する契約を締結
- ・昭和 36 年 (1961) 4 月 17 日、港湾法の一部を改正する法律公布・施行
- ・昭和 36 年 (1961) 4 月 21 日、運輸大臣、名古屋港港湾計画改訂案 (昭和 45 年目標) を認可
- ・昭和 36 年 (1961) 5 月 1 日、名古屋港管理組合港湾施設条例施行 (昭和 27 年制定の名古屋港管理組合港湾施設使用条例廃止)
- ・昭和 36 年 (1961) 5 月 11 日、9 号地拡張埋立工事完成式 (追加埋立、180 万 2,543 平米)
- ・昭和 36 年 (1961) 5 月 27 日、潮見会館別館完成 (名古屋港船員厚生施設運営会)

- ・昭和 36 年（1961）5 月 30 日、伊勢湾灯標完成初点灯（光達距離 27 キロ米、霧鐘式灯標廃止）
- ・昭和 36 年（1961）6 月 1 日、名古屋港周辺漁業対策協議会設立（名古屋港管理組合、愛知県、名古屋市、伊勢湾港湾建設部、周辺漁協等）
- ・昭和 36 年（1961）6 月 6 日、航路、岸壁、係船浮標、上屋、貯木場、起重機、その他名古屋港における一般の使用に供する施設を条例に基づく港湾施設として告示
- ・昭和 36 年（1961）6 月 9 日、中央埠頭観光ブリッジ完成（延長 114.8 米）
- ・昭和 36 年（1961）6 月 12 日、知多町地先漁業対策等連絡事務局設置（知多町役場内）
- ・昭和 36 年（1961）6 月 20 日、全国港湾荷役改善協会協議会を発展的解消し、日本港湾福利厚生協会を設立
- ・昭和 36 年（1961）6 月 25 日、6 号地重量物岸壁に第 1 船着岸（パナマ船パ・リバー号、7,138 トン）
- ・昭和 36 年（1961）6 月 26 日、名古屋港衛生管理運営協議会設立（名古屋検疫所内）
- ・昭和 36 年（1961）7 月 1 日、雇用促進事業団設立
- ・昭和 36 年（1961）7 月 17 日、日本石油（株）9 号地に大型油タンクを建設（3 万トン）
- ・昭和 36 年（1961）7 月 26 日、名古屋港南部臨海工業地帯整備促進協議会設立（名古屋商工会議所内）
- ・昭和 36 年（1961）7 月 26 日、名古屋港緊急対策協議会設立（船混み対策等、名古屋商工会議所内）
- ・昭和 36 年（1961）7 月 31 日、稲永埠頭 6・7 号民営倉庫完成（鉄筋 3 階建、3 万 272 平米）
- ・昭和 36 年（1961）7 月 31 日、1 の 1 起重機使用廃止（磯端町、電動ジブ起重機、3 トン巻上）
- ・昭和 36 年（1961）7 月 31 日、堀川口防潮水門建設工事着手
- ・昭和 36 年（1961）8 月 1 日、名古屋港船混み対策協議会設立（東海海運局内）
- ・昭和 36 年（1961）8 月 5 日、天白川口貯木場一部使用開始
- ・昭和 36 年（1961）8 月 10 日、名古屋港審議会、天白川口木材整理場の管理運営及びコンテナ取扱案を審議
- ・昭和 36 年（1961）8 月 31 日、中川運河口中川橋かさ上げ工事完成
- ・昭和 36 年（1961）8 月 31 日、名古屋港を最終港とする大阪商船（株）太平洋航路定期船第 1 あとらす丸入港
- ・昭和 36 年（1961）9 月 8 日、大同製鋼（株）知多工場建設工事着手（南 2 区）
- ・昭和 36 年（1961）9 月 13 日、雇用促進事業団、名古屋支部を設置
- ・昭和 36 年（1961）9 月 16 日、台風 18 号来襲（第 2 室戸台風）
- ・昭和 36 年（1961）9 月 19 日、伊勢湾内外掃海完了
- ・昭和 36 年（1961）9 月 30 日、愛知用水通水
- ・昭和 36 年（1961）10 月 28 日、東海製鉄（株）冷延工場完成、一部操業開始（南 2 区）
- ・昭和 36 年（1961）10 月 31 日、5 の 5 上屋使用廃止（東築地町、木骨平屋建、158.68 平米）
- ・昭和 36 年（1961）11 月 1 日、名古屋港管理組合総務部職員課を設け、技術部埋築事務所及び工業港建設事務所を廃止し、工業港建設事業部を、同時に建設課、第 1 工事課及び第 2 工事課を設置
- ・昭和 36 年（1961）11 月 1 日、稲 6 号上屋使用開始（潮風町、鉄筋 3 階建 1 階一部分、149,493 平米）

- ・昭和 36 年（1961）11 月 15 日、8 号地西側前面及び南 2 区北側前面船舶ていけい場使用開始（G、T 区）
- ・昭和 36 年（1961）11 月 16 日、神戸植物防疫所名古屋支所を名古屋植物防疫所と改組
- ・昭和 36 年（1961）11 月 27 日、（財）名古屋港港湾荷役改善協会を（財）名古屋港湾福利厚生協会と改称
- ・昭和 36 年（1961）11 月 30 日、愛知県名古屋水上警察庁舎完成（海岸通り）
- ・昭和 36 年（1961）11 月 30 日、外航船員待合所完成（中央埠頭内、49 平米）
- ・昭和 36 年（1961）12 月 1 日、市電開橋・昭和町間開通（0.45 キロ米）
- ・昭和 36 年（1961）12 月 13 日、名古屋港周辺漁業転換等推進対策本部設立（愛知県庁内）
- ・昭和 36 年（1961）12 月 14 日、名古屋重工（株）設立
- ・昭和 36 年（1961）12 月 20 日、名古屋汐止宿舍完成（汐止町 3－5、鉄筋 4 階建 3 棟、延 4,410 平米）
- ・昭和 36 年（1961）12 月 27 日、名古屋港管理組合、上野町漁業協同組合に対し追加漁業補償（2 億 7,000 万円）
- ・この年昭和 36 年（1961）取扱貨物量 1,991 万 807 トン、入港船舶 5 万 86 隻

写真－64 当時問題となっていた名古屋港の船混み（出典・名古屋港管理組合）



写真-65 完成した東海製鉄冷延工場（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和 37 年（1962）

- ・昭和 37 年（1962）1 月 1 日、ひき船第 3 平安丸使用開始（103.14 総トン）
- ・昭和 37 年（1962）1 月 8 日、清掃船第 1 清港丸使用開始（5 総トン、名古屋清港会へ業務委託）
- ・昭和 37 年（1962）1 月 19 日、伊勢湾港湾建設部、高潮防波堤基礎工事着手
- ・昭和 37 年（1962）2 月 13 日、第 1 次港湾整備五カ年計画（36 年度～40 年度）閣議決定
- ・昭和 37 年（1962）2 月 16 日、名古屋港審議会、天白川口木材整理場の管理運営、コンテナ取扱い及び鉄鋼埠頭建設案を了承
- ・昭和 37 年（1962）2 月 28 日、名古屋港利用促進懇談会設立（大名古屋港振興会内）
- ・昭和 37 年（1962）3 月 10 日、名古屋鉄鋼埠頭設立準備委員会開催（名古屋商工会議所）
- ・昭和 37 年（1962）3 月 22 日、東海銀行（株）築地支店を名古屋港支店と改称
- ・昭和 37 年（1962）3 月 22 日、（社）大日本船舶検数協会名古屋支部設置
- ・昭和 37 年（1962）3 月 24 日、名古屋港労働会館建設工事着手（旧会館撤去）
- ・昭和 37 年（1962）3 月 28 日、伊勢湾気象観測塔完成（中央埠頭から 12 キロ米南方海上、4 月 1 日観測開始）
- ・昭和 37 年（1962）3 月 31 日、船混み緊急対策用係船浮標 6 基完成
- ・昭和 37 年（1962）内航船員待合所完成（海岸通り、海 1 号上屋内、鉄筋 244 平米）
- ・昭和 37 年（1962）3 月、愛知県地方計画策定
- ・昭和 37 年（1962）6 の 2 起重機使用開始（大江町重量物岸壁、電動ジブ起重機、20 トン巻上）
- ・昭和 37 年（1962）4 月 1 日、天白川口貯木場使用開始（知多郡上野町南柴田新田地先、60 万 1,487 平米）
- ・昭和 37 年（1962）4 月 1 日、稲永第 2 埠頭埋立工事着手
- ・昭和 37 年（1962）4 月 9 日、中部植物検疫協会連合会設立（浜町 5-1）
- ・昭和 37 年（1962）4 月 16 日、東 3 号及び海 1 号上屋使用開始（海岸通り、鉄筋 3 階建 1 階部分、

東3号、3,342.99 平米、海1号、695.85 平米)

- ・昭和37年(1962)4月23日、海員スト(10日間)
- ・昭和37年(1962)4月25日、港湾労働等対策審議会設置(総理府)
- ・昭和37年(1962)5月12日、中央埠頭灯台消灯
- ・昭和37年(1962)5月14日、第1回国際海上VHF専門委員会開催(名古屋港管理組組合)
- ・昭和37年(1962)5月15日、名古屋輸出貨物作業組合設立(潮風町63)
- ・昭和37年(1962)5月26日、サンドドレーンくい打船蒼龍完成披露(伊勢湾港湾建設部、高潮防波堤建設用)
- ・昭和37年(1962)6月7日、名古屋港開発利用促進委員会設立(名古屋商工会議所、大名古屋港振興会)
- ・昭和37年(1962)6月22日、愛知海道建設期成同盟会設立
- ・昭和37年(1962)6月25日、4号地東側船舶ていけい場使用開始
- ・昭和37年(1962)7月1日、夜間入出港管制信号を規定(運輸省令第35号)
- ・昭和37年(1962)7月5日、名古屋市汐風宿舍完成(汐止町3、鉄筋4階建、延3,590平米)
- ・昭和37年(1962)7月22日、名古屋港管理組合、八幡浜漁業協同組合と南3区造成及び高潮防波堤建設に関する漁業補償交渉を妥結
- ・昭和37年(1962)愛知観光船(株)、名古屋・鳥羽・蒲郡間水中翼船の営業を開始(潮風町、10号地)
- ・昭和37年(1962)8月10日、6の1号上屋使用開始(大江町地先、鉄骨平屋建、1,500平米)
- ・昭和37年(1962)8月26日、台風14号来襲
- ・昭和37年(1962)8月29日、名古屋みなと祭打合せ会、みなと祭を10月の名古屋まつりの一環行事として開催することを決定
- ・昭和37年(1962)9月1日、名古屋港管理組合伊勢湾灯標信号所及び名古屋海上保安部伊勢湾信号所を伊勢湾灯標内に設置
- ・昭和37年(1962)9月14日、名古屋港湾宿舍完成(稲永新田ぬ379、鉄筋4階建、延985平米、1期工事)
- ・昭和37年(1962)9月22日、志摩勝浦観光船(株)、名古屋・鳥羽・蒲郡間水中翼船の営業を開始(潮風町、10号地)
- ・昭和37年(1962)10月1日、名古屋港管理組合、知多町の4漁業組合と臨海工業地帯の造成に伴う漁業補償正式調印
- ・昭和37年(1962)10月1日、港運料金、届出制から認可制に改正
- ・昭和37年(1962)10月8日、くず鉄埠頭埋立工事着手
- ・昭和37年(1962)10月9日、第2回東海官庁連絡協議会、名古屋港整備問題を協議
- ・昭和37年(1962)10月10日、南部及び西部臨海工業地帯造成に関する漁業補償全面妥結
- ・昭和37年(1962)10月16日、大同製鋼(株)知多工場一部完成、操業開始(南2区)
- ・昭和37年(1962)10月16日、日本港湾経済学会設立
- ・昭和37年(1962)10月29日、鍋田干拓復旧工事完成(農林省、伊勢湾台風関係)
- ・昭和37年(1962)11月1日、神島信号所、国から名古屋港管理組合へ移管(鳥羽市神島町)
- ・昭和37年(1962)11月7日、巡航見本市船さくら丸入港(中央埠頭西側、1万2,200総トン)

- ・昭和 37 年 (1962) 11 月 10 日、トラッククレーン 1・2 号使用開始 (自動車型 F106.22 トン巻上)
- ・昭和 37 年 (1962) 11 月 26 日、南 3 区埋立工事着手
- ・昭和 37 年 (1962) 11 月 28 日、引船ほうらい丸使用開始 (180.91 総トン)
- ・昭和 37 年 (1962) 12 月 1 日、船混み緊急対策用係船浮標 4 基礎置 (12 月 1 日～9 日、11 号地前面の航路に沿って、碇置)
- ・昭和 37 年 (1962) 12 月 6 日、5 の 2 起重機使用廃止 (東築地町、電動デリック起重機、45 トン巻上)
- ・昭和 37 年 (1962) 12 月 10 日、名古屋港管理組合、港内海水汚染調査開始
- ・昭和 37 年 (1962) 12 月 22 日、9 号地埋立拡張工事完成 (180 万 2,543 平米)
- ・昭和 37 年 (1962) 12 月 31 日、イ 1・2 号上屋使用廃止 (一州町、木骨平屋建、489.26 平米)
- ・この年昭和 37 年 (1962) 取扱貨物量 2,148 万 5,168 トン、入港船舶 4 万 7,833 隻

写真一66 漁業補償調印式 (出典・名古屋港管理組合)



写真-67 漁業補償が済み埋立が始まった西部臨海工業地帯（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和 38 年（1963）

- ・昭和 38 年（1963）1 月 8 日、三井物産（株）南 3 区進出企業第 1 号として内定
- ・昭和 38 年（1963）1 月 26 日、1・2 号地間運河埋立工事着手
- ・昭和 38 年（1963）1 月 31 日、名古屋港労働会館完成（海岸通り、鉄筋 4 階建、延 2,212 平米）
- ・昭和 38 年（1963）2 月 12 日、伊勢湾港湾建設部、高潮防波堤ケーソン据付開始
- ・昭和 38 年（1963）2 月 16 日、名四国道開通（四日市・寛政町間）
- ・昭和 38 年（1963）2 月 23 日、東海製鉄（株）岸壁完成、第 1 船高知丸着岸
- ・昭和 38 年（1963）3 月 1 日、名古屋港労働会館完成（愛知県から名古屋港管理組合へ管理委託、名古屋港管理組合から名古屋港港湾福利厚生協会へ経営委託）
- ・昭和 38 年（1963）3 月 11 日、名古屋港管理組合、南 3 区、4 区に進出する中部電力（株）、三井物産（株）、出光興産（株）、名古屋重工業（株）及び矢作製鉄（株）5 社の配置決定を発表
- ・昭和 38 年（1963）3 月 25 日、西部臨海工業地帯造成工事着手（西 2 区）
- ・昭和 38 年（1963）3 月 28 日、伊勢湾台風記念碑を港区役所に建立
- ・昭和 38 年（1963）3 月 31 日、稲永第 2 埠頭東側岸壁完成
- ・昭和 38 年（1963）3 月 31 日、西埠頭西側岸壁改造工事完成
- ・昭和 38 年（1963）3 月 31 日、愛知県産業貿易会館完成
- ・昭和 38 年（1963）4 月 1 日、引船みゆき丸使用開始（95.04 総トン）
- ・昭和 38 年（1963）4 月 1 日、南 2 区南側前面、南 1 区南側前面及び 11 号地東側前面船舶ていけい場使用開始（D、I、S 区）
- ・昭和 38 年（1963）4 月 26 日、潮 1・2 号上屋使用開始（潮風町、木骨平屋建、489.16 平米、2 棟、初のコンテナ貨物用上屋）
- ・昭和 38 年（1963）5 月 1 日、名古屋港管理組合監査委員事務局設置

- ・昭和 38 年（1963）5 月 7 日、岡谷鋼機（株）11 号地鉄鋼専用埠頭完成（空見埠頭、倉庫 3,000 平米、2 棟、岸壁 2 バース）
- ・昭和 38 年（1963）5 月 20 日、東海地方でポートセールス（一宮、6 月 6 日浜松、6 月 19 日岐阜）
- ・昭和 38 年（1963）6 月 24 日、東海製鉄（株）熱延工場完成、操業開始（南 2 区）
- ・昭和 38 年（1963）6 月 28 日、第 3 回国際海上 VHF 専門委員会開催（名古屋港管理組合）
- ・昭和 38 年（1963）7 月 1 日、千 6・7 号上屋使用開始（千年ハの割、鉄筋 2 階建 1 階部分、6 号、1,984 平米、7 号、2,515 平米）
- ・昭和 38 年（1963）7 月 8 日、外港航路、高潮防波堤建設のため一部西方へ移動
- ・昭和 38 年（1963）7 月 8 日、名古屋海上保安部、高潮防波堤仮設信号所を設置（中央堤）
- ・昭和 38 年（1963）7 月 8 日、南 4 区工事着手
- ・昭和 38 年（1963）7 月 19 日、伊勢湾港湾建設部、航路浚渫土砂のトーガ瀬沖投棄を取やめ港内埋立の利用に変更
- ・昭和 38 年（1963）7 月 29 日、8 の 2 起重機使用開始（船見町、電動デリック起重機、5 トン巻上）
- ・昭和 38 年（1963）7 月 30 日、海運業の再建整備に関する臨時措置法施行令公布・施行
- ・昭和 38 年（1963）7 月 31 日、運輸省港湾局、各港湾管理者に港湾公団構想を説明し意向を打診
- ・昭和 38 年（1963）8 月 19 日、海運業の再建整備に関する臨時措置法施行規則公布
- ・昭和 38 年（1963）8 月 29 日、名古屋港審議会、名古屋港改定港湾計画及び稲永第 2 埠頭並びにその基部地域別利用案を審議
- ・昭和 38 年（1963）8 月、運輸省、港湾公団（仮称）の概要を発表
- ・昭和 38 年（1963）10 月 3 日、トーガ瀬灯標を伊勢湾第 4 号灯浮標と改称（4 → 5 → 6 号）
- ・昭和 38 年（1963）10 月 4 日、中日友好協会設立（中国）
- ・昭和 38 年（1963）10 月 31 日、訪船診療船さちかぜ就航（18.66 トン）
- ・昭和 38 年（1963）10 月 31 日、中川運河第 2 閘門完成
- ・昭和 38 年（1963）10 月、運輸省、港湾公団によるライナーポートの整備を発表
- ・昭和 38 年（1963）12 月 5 日、(財) 日本海事広報協会設立
- ・昭和 38 年（1963）12 月 24 日、稲永第 2 埠頭前面船舶ていけい場使用開始（L 区）
- ・この年昭和 38 年（1963）取扱貨物量 2,548 万 2,062 トン、入港船舶 5 万 9,368 隻

写真-68 伊勢湾台風記念碑（出典・名古屋港管理組合）



写真-69 就航（出典・名古屋港管理組合）



就航記念

名古屋港訪船診療船  
(さちかぜ)

38.11.2.

## 昭和 39 年 (1964)

- ・昭和 39 年 (1964) 1 月 1 日、山下汽船 (株)、山下新日本汽船 (株) と商号変更
- ・昭和 39 年 (1964) 1 月 7 日、石川島播磨重工業 (株)、名古屋造船 (株) 及び名古屋重工業 (株) と合併に関する契約を締結
- ・昭和 39 年 (1964) 1 月 13 日、伊勢湾港湾建設部、名古屋港航路浚渫土砂運搬船呑竜完成披露 (泥倉 8,260 立米、主機機関 3,000 馬力)
- ・昭和 39 年 (1964) 1 月 20 日、名古屋港内の外港航路閉鎖に伴う代替指定水路実施
- ・昭和 39 年 (1964) 1 月 20 日、南 1 区西側北部船舶ていけい場使用開始 (C 区)
- ・昭和 39 年 (1964) 2 月 10 日、市バス空見町・栄間開通
- ・昭和 39 年 (1964) 2 月 15 日、名港海運 (株) 4 号地珪砂サイロ完成
- ・昭和 39 年 (1964) 2 月 22 日、全国沿岸荷役協会設立
- ・昭和 39 年 (1964) 2 月 24 日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画 (昭和 50 年目標) の改定案及び稲永第 2 埠頭並びにその基部地域別利用案を了承
- ・昭和 39 年 (1964) 2 月 26 日、引船名城丸使用開始 (179.38 総トン)
- ・昭和 39 年 (1964) 3 月 3 日、港湾労働等対策審議会、港湾の近代的秩序確立、その効率的利用対策等について内閣総理大臣へ答申
- ・昭和 39 年 (1964) 3 月 12 日、伊勢湾海運 (株)・日本通運 (株) 8 号地専用埠頭共同施設完成 (架出棧橋 152 米、鉄筋 3 階建倉庫、延 4,798 平米、門型水平引込起重機 2 基、10 トン、3 トン巻上)
- ・昭和 39 年 (1964) 3 月 18 日、北陸地方でポートセールス (金沢、高岡、3 月 18 日~20 日)
- ・昭和 39 年 (1964) 3 月 31 日、港湾労働等対策審議会廃止
- ・昭和 39 年 (1964) 3 月 31 日、鉄鋼埠頭用地埋立工事完成
- ・昭和 39 年 (1964) 4 月 1 日、引船いおじ丸使用開始 (115.21 総トン)
- ・昭和 39 年 (1964) 4 月 1 日、9 号地発展協議会設立
- ・昭和 39 年 (1964) 4 月 1 日、中部電力 (株) 名古屋火力発電所廃止 (6 号地)
- ・昭和 39 年 (1964) 4 月 1 日、13 号地貯木場使用開始 (空見町地先、15 万 8,707 平米)
- ・昭和 39 年 (1964) 4 月 1 日、トヨフジ海運 (株) 設立 (トヨタ自販、トヨタ陸送及び藤木海運 (株) 3 社共同出資)
- ・昭和 39 年 (1964) 4 月 1 日、日本油槽船 (株)、日産汽船 (株) と合併し昭和海運 (株) と商号変更
- ・昭和 39 年 (1964) 4 月 1 日、川崎汽船 (株) 飯野汽船 (株) を合併
- ・昭和 39 年 (1964) 4 月 1 日、三井船舶 (株) 大阪商船 (株) と合併し大阪商船三井船舶 (株) と商号変更、名古屋支店を設置
- ・昭和 39 年 (1964) 4 月 1 日、日東商船 (株) 大同海運 (株) と合併し、ジャパンライン (株) と商号変更
- ・昭和 39 年 (1964) 4 月 14 日、日本石油 (株)、9 号地に大型石油タンクを建設 (3 万トン)
- ・昭和 39 年 (1964) 5 月 1 日、千の 3 起重機使用開始 (千年ハの割、電動デリック起重機、3 トン巻上)
- ・昭和 39 年 (1964) 5 月 1 日、石川島播磨重工業 (株) 名古屋造船所設置 (昭和町)
- ・昭和 39 年 (1964) 5 月 1 日、名古屋港管理組合技術部修築事務所、運河事務所及び河川事務所を

廃止し、第一修築事務所、第二修築事務所、運河河川事務所及び工業港建設事業部管理課を設置

・昭和 39 年（1964）5 月 18 日、名古屋港審議会、名古屋港整備計画の一環として木材港、木材工業地帯造成案を了承

・昭和 39 年（1964）5 月 25 日、トヨタ自販（株）・愛知製鋼（株）共同自動車海上輸送専用基地完成（南 1 区）

・昭和 39 年（1964）5 月 26 日、名古屋港運（株）設立（はしけの総合運営）

・昭和 39 年（1964）5 月 27 日、旧港新橋渡り納め式

・昭和 39 年（1964）5 月 28 日、港湾審議会第 21 回計画部会、名古屋港港湾計画（昭和 50 年目標）の改定案を了承

・昭和 39 年（1964）5 月 28 日、港新橋一部開通（名四国道）

・昭和 39 年（1964）6 月 1 日、運輸省伊勢湾港湾建設部を第五港湾建設局と改称

・昭和 39 年（1964）6 月 1 日、名古屋港鉄鋼埠頭（株）設立（空見町地先、授権資本金 6 億円）

・昭和 39 年（1964）6 月 1 日、新三菱工業（株）、三菱日本重工業（株）、三菱造船（株）が合併し、三菱重工業（株）設立

・昭和 39 年（1964）6 月 16 日、名古屋海事広報協会設立（東海海運局内）

・昭和 39 年（1964）6 月 30 日、名古屋港湾宿舍完成（稲永新田字ぬ 379、鉄筋 4 階建 2 棟、延 1,722 平米）

・昭和 39 年（1964）7 月 1 日、全日本ワッチマン業協会東海支部設置（港栄 3-1-5）

・昭和 39 年（1964）7 月 9 日、運輸大臣、名古屋港港湾計画（昭和 50 年目標）の改定案を認可

・昭和 39 年（1964）7 月 18 日、西知多産業道路一部開通（上野町名和北交差点から 1 キロ米）

・昭和 39 年（1964）7 月 29 日、中部電力（株）新名古屋火力発電所完成、6 号機運転開始（9 号地、総出力 125 万 6,000 キロワット）

・昭和 39 年（1964）8 月 5 日、名古屋港新指定水路実施

・昭和 39 年（1964）8 月 8 日、中華人民共和国初の貿易船燎原号入港（6,931 トン）

・昭和 39 年（1964）8 月 10 日、伊勢湾台風災害復旧工事完成（愛知県主催）

・昭和 39 年（1964）8 月 15 日、堀川口防潮水門完成

・昭和 39 年（1964）8 月 19 日、全港振、日港労連と日・祝日を休日とする協定締結

・昭和 39 年（1964）8 月 28 日、港新橋完成（名四国道）

・昭和 39 年（1964）9 月 3 日、5 号地埠頭埋立完成（7,619 平米）

・昭和 39 年（1964）9 月 4 日、船港協、日港協・全港振、日・祝日休業に関する件について会談

・昭和 39 年（1964）9 月 5 日、東海製鉄（株）第 1 号高炉完成火入れ式（2,021 立米）

・昭和 39 年（1964）9 月 5 日、中部電力（株）新名古屋火力発電所完成式

・昭和 39 年（1964）9 月 6 日、日港労連、日・祝日休業の件でスト決行

・昭和 39 年（1964）9 月 7 日、高潮防波堤完成（海部郡弥富町鍋田・知多郡知多町間、8,250 米）

・昭和 39 年（1964）9 月 15 日、五号地埠頭利用者協議会設立

・昭和 39 年（1964）9 月 18 日、5 号地 34~37 号岸壁使用開始

・昭和 39 年（1964）9 月 25 日、船港協、日・祝日休業の件で日港協との会談決裂、27 日より自由行動

・昭和 39 年（1964）9 月 30 日、潮風住宅第 1 期工事完成（潮風町 40、鉄筋 4 階建 2 棟、延 2,721

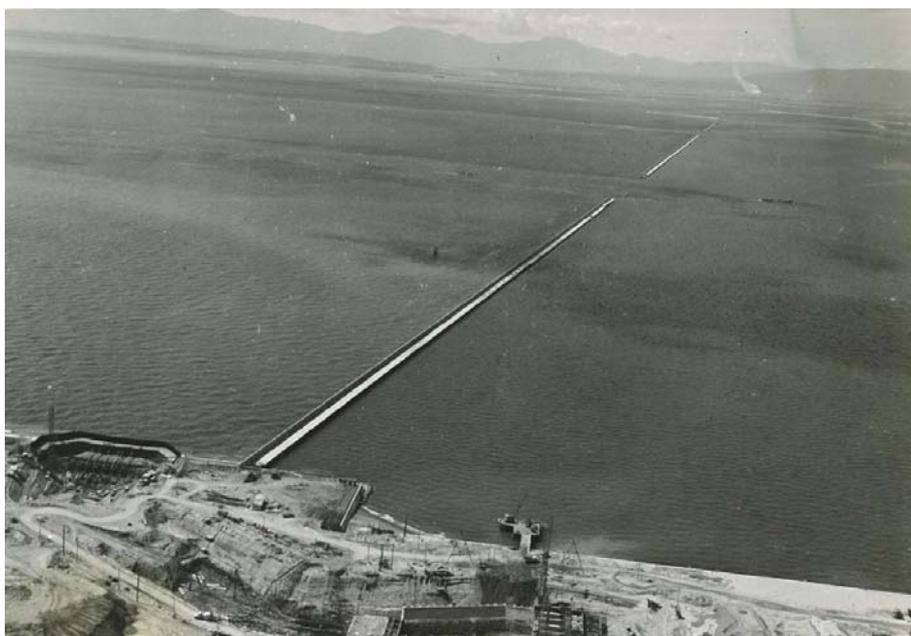
平米、名古屋港湾福利厚生協会)

- ・昭和 39 年 (1964) 10 月 1 日、東海道新幹線営業開始
- ・昭和 39 年 (1964) 10 月 13 日、船港協、日港協、日・祝日作業の件について交渉再開
- ・昭和 39 年 (1964) 10 月 15 日、船港協、日港協へ日・祝日作業の件について外航船のみ 3 割 3 分増を提案
- ・昭和 39 年 (1964) 10 月 17 日、5 号地埠頭建設工事完成
- ・昭和 39 年 (1964) 10 月 24 日、運輸大臣、船港協・日港協へ日・祝日休業の件について調停案を提示
- ・昭和 39 年 (1964) 10 月 31 日、稲永第 2 埠頭 3 号上屋完成 (鉄骨平屋建、6,000 平米)
- ・昭和 39 年 (1964) 11 月 1 日、5 の 5 号上屋使用開始 (木骨平屋建、158.68 平米)
- ・昭和 39 年 (1964) 11 月 17 日、日港協、三・三答申委員会設置
- ・昭和 39 年 (1964) 11 月 24 日、宇部興産 (株) 空見セメント包装工場完成 (空見町 11、サイロ 2 基、3 万トン)
- ・昭和 39 年 (1964) 11 月 25 日、名古屋港管理組合総務部行政監察課設置
- ・昭和 39 年 (1964) 12 月 1 日、名古屋四日市水先区水先人会設立
- ・昭和 39 年 (1964) 12 月 1 日、(財) 日本船舶職員養成協会東海支部設置 (東海海運局内)
- ・昭和 39 年 (1964) 12 月 10 日、日本海上コンテナ協会設立
- ・昭和 39 年 (1964) 12 月 14 日、船港協・日港協・全港振、日・祝日作業問題について覚書に調印
- ・昭和 39 年 (1964) 12 月 19 日、外国航路入港船 5,000 隻達成 (パナマ船クロベリー号、3,654 総トン)
- ・この年昭和 39 年 (1964) 取扱貨物量 27,899,085 トン、入港船舶 5 万 4,498 隻

写真-70 完成当時の堀川口防潮水門（出典・名古屋港管理組合）



写真-71 完成した高潮防波堤（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和40年（1965）

- ・昭和40年（1965）1月1日、名古屋港湾運送事業協議会設立（東海海運局内）
- ・昭和40年（1965）1月9日、高速警備艇はまゆう名古屋水上警察署に配属（23総トン、25ノット）
- ・昭和40年（1965）1月23日、名古屋臨海鉄道（株）設立（中村区鷹羽町21、資本金10億円）
- ・昭和40年（1965）2月12日、名古屋港港湾区域変更（知多町西方海域を編入）
- ・昭和40年（1965）3月9日、2号地防潮壁工事着手

- ・昭和 40 年（1965）3 月 12 日、第四管区海上保安本部通信所に国際海上 VHF 無線設備（汐止局）を設置
- ・昭和 40 年（1965）3 月 15 日、名古屋港無線局になごやぼーとらじお（超短波海上 VHF 無線）を設置
- ・昭和 40 年（1965）3 月 23 日、名古屋・横須賀都市計画名古屋港臨港地区指定（建設省告示）
- ・昭和 40 年（1965）3 月 29 日、名古屋港湾合同庁舎完成（海岸通り）
- ・昭和 40 年（1965）3 月 31 日、引船千年丸使用廃止（58.76 総トン）
- ・昭和 40 年（1965）3 月 31 日、じんかい処理用起重機完成（中川閘門北、電動スチフレッグ起重機、1 トン巻上）
- ・昭和 40 年（1965）3 月 31 日、潮風住宅完成（潮風町 40、鉄筋 4 階建 1 棟、延 932 平米、名古屋港湾福利厚生協会）
- ・昭和 40 年（1965）3 月 31 日、名古屋港管理組合、名古屋港 13 号地埠頭の名称を公募
- ・昭和 40 年（1965）4 月 1 日、港湾貨物運送事業労働災害防止協会東海支部名古屋分会設置（名古屋港運協会内、名古屋港安全委員会の発展的解消）
- ・昭和 40 年（1965）4 月 1 日、港湾調整審議会設置（総理府）
- ・昭和 40 年（1965）4 月 2 日、高潮防波堤中央堤東及び西灯台初点灯
- ・昭和 40 年（1965）4 月 5 日、名古屋税関稲永出張所庁舎完成（稲永埠頭入口、2 階建）
- ・昭和 40 年（1965）4 月 7 日、（社）東海海事広報協会設立（東海海運局内）
- ・昭和 40 年（1965）4 月 15 日、名古屋海上保安部高潮防波堤信号所設置（中央堤東）
- ・昭和 40 年（1965）4 月 24 日、全港湾労組名古屋支部はしけ組合スト
- ・昭和 40 年（1965）4 月 28 日、名古屋港長・船舶間で超短波無線電信（VHF）による連絡を開始
- ・昭和 40 年（1965）5 月 1 日、東の 1 起重機使用廃止（海岸通り、電動ジブ起重機、5 トン巻上）
- ・昭和 40 年（1965）5 月 10 日、運輸省、中央埠頭灯台を名古屋港管理組合へ返還
- ・昭和 40 年（1965）5 月 15 日、名古屋港管理組合、13 号地埠頭を金城埠頭と命名発表
- ・昭和 40 年（1965）5 月 21 日、日本港運協会、（社）日本港運協会と改組
- ・昭和 40 年（1965）6 月 1 日、高潮防波堤信号所設置（中央堤東）
- ・昭和 40 年（1965）6 月 9 日、2 号地防潮壁中央埠頭入口建設着工
- ・昭和 40 年（1965）6 月 15 日、運輸省港湾局、日本港湾公団（仮称）構想を発表
- ・昭和 40 年（1965）6 月 15 日、2 の 5 起重機廃止（海岸通り、電動デリック起重機、2 トン巻上）
- ・昭和 40 年（1965）6 月 22 日、西 3 区埋立工事着手
- ・昭和 40 年（1965）7 月 1 日、名古屋港金城埠頭計画委員会設立（第五港湾建設局内）
- ・昭和 40 年（1965）7 月 1 日、港域法廃止
- ・昭和 40 年（1965）7 月 10 日、名古屋港港湾隣接地域を指定（1～12 号地周辺及び中川運河等河川周辺）
- ・昭和 40 年（1965）7 月 17 日、全港湾労組名古屋支部はしけ組合スト解除
- ・昭和 40 年（1965）7 月、西知多郡産業道路、横須賀・古見間開通
- ・昭和 40 年（1965）8 月 1 日、名古屋港の港湾区域内及び港湾隣接地域内における工事等の規制施行
- ・昭和 40 年（1965）8 月 1 日、世界丸太のり選手権大会参加日本選手曲乗り部門に優勝（アメリカ

ウイスクンシン州ハイワード市で開催)

- ・昭和 40 年 (1965) 8 月 2 日、名古屋港管理組合議会議員総会、港湾公団 (仮称) 構想反対を決議
- ・昭和 40 年 (1965) 8 月 3 日、運輸省港湾局、外貿定期船埠頭事業団構想を発表
- ・昭和 40 年 (1965) 8 月 7 日、9 号地石油基地防災対策協議会開催
- ・昭和 40 年 (1965) 8 月 10 日、2 号地防潮壁工事完成
- ・昭和 40 年 (1965) 8 月 17 日、長野県でポートセールス (松本、富山、8 月 17 日、18 日)
- ・昭和 40 年 (1965) 8 月 20 日、名古屋臨海鉄道 (株) 営業開始
- ・昭和 40 年 (1965) 8 月 27 日、第 2 次港湾整備 5 箇年計画 (40 年度～44 年度) 閣議決定
- ・昭和 40 年 (1965) 9 月 6 日、名古屋港海水汚濁防止対策協議会設立 (名古屋海上保安部内)
- ・昭和 40 年 (1965) 9 月 15 日、既補償水域漁業取締協議会設立
- ・昭和 40 年 (1965) 9 月 28 日、オーストラリア向け鉍石専用貨車 40 両初輸出
- ・昭和 40 年 (1965) 10 月 1 日、南 3 区西側南部前面船舶ていけい場使用開始 (J 区)
- ・昭和 40 年 (1965) 10 月 11 日、運輸省港湾局、外貿定期船埠頭事業団構想から名古屋港を除外
- ・昭和 40 年 (1965) 10 月 23 日、巡視艇たちかぜ名古屋海上保安部に配属 (23.5 総トン)
- ・昭和 40 年 (1965) 10 月 25 日、金城埠頭岸壁築造工事起工式 (第五港湾建設局)
- ・昭和 40 年 (1965) 11 月 27 日、全日本海員組合スト
- ・昭和 40 年 (1965) 11 月 27 日、名古屋港臨港地区内の分区指定告示 (商港区、工業港区、特殊物資港区、保安港区)
- ・昭和 40 年 (1965) 11 月 30 日、名古屋港湾労働者福祉センター完成 (潮風町 1、鉄筋 3 階建、延 2,238 平米)
- ・昭和 40 年 (1965) 12 月 1 日、引船金城丸使用開始 (195.80 総トン)
- ・昭和 40 年 (1965) 12 月 15 日、鉄鋼埠頭橋型ロープトロリー起重機設置 (空見町、20.1 トン)
- ・昭和 40 年 (1965) 12 月 31 日、稲永第 2 埠頭 4 号上屋完成 (鉄骨鉄筋平屋建、6,000 平米)
- ・この年昭和 40 年 (1965) 取扱貨物量 2,982 万 934 トン、入港船舶 5 万 1,358 隻)

写真-72 一般公募により13号地の名称は金城埠頭に決定（出典・名古屋港管理組合）



写真-73 世界丸太のり選手権で優勝（出典・名古屋港管理組合）



写真-74 2号地防潮壁完成 (出典・名古屋港管理組合)



写真-75 臨海工業地帯の発展に伴い臨海鉄道(株) 営業開始  
(出典・名古屋港管理組合)



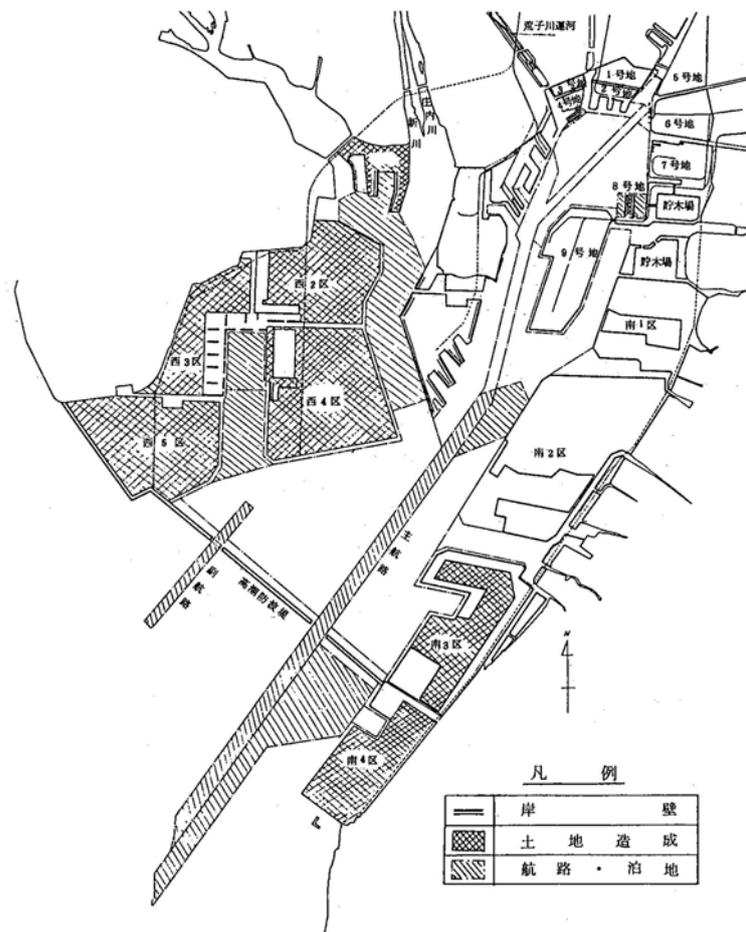
**2-7 ガーデン埠頭を取り巻く状況の変化—経済の高度成長と公害の時代、コンテナ荷役方式の本格的幕開け時代—(昭和41年・1966～昭和40年代末期・1975)**

第2次世界大戦の終戦処理の10年間を経て、昭和30年代(1955)は高度経済成長期の助走から本走にいたる時期であった。2-6で述べたように、社会資本の整備が本格化し、それらに伴う経済社会資本の整備も並行した。

この勢いは昭和40年代(1965)に本格化する。昭和40年代(1965)前半には一時経済の停滞も見られるが全般的には上り調子であった。名古屋港の港湾計画もこの経済状況を鑑み、昭和39年(1964)に改定を行っている。この改定港湾計画を図-9に示す。

図-9 名古屋港港湾計画図

(昭和39年・1964改定、昭和50年・1975目標・出典・名古屋港管理組合)



目標年次取扱貨物量 9,500 万トン

取扱貨物量実績 8,670 万トン

この実績から、そう上り調子ではなかったとも判断できるが、後半の昭和 48 年（1973）と昭和 52 年（1977）と二度にわたるオイルショックが存在し計画目標量に達しなかったものである。

この時期の名古屋港や、特にガーデン埠頭を取り巻く状況を述べると以下ようになる。

- ・経済の高度成長に随伴して、影の部分である環境悪化が顕著になる。
- ・コンテナ荷役方式の本格化に伴い、従来型埠頭の陳腐化が顕著になる。すなわち名古屋港発展の基となり、岸壁荷役（経岸荷役）の主要な役割を果たしてきたガーデン埠頭の役割が衰退し、昭和 40 年代の後半の港湾計画の改訂で、従来考えられなかったガーデン埠頭の一般市民への開放「親しまれるみなと町づくり」計画が樹立された。又従来係留施設や、埋立一本であった港湾計画が、環境を配慮し「緑化や水質改善」などにも配慮した計画を樹立していく時代となった

これらのことは、それからの名古屋港の整備に著しい影響を与えたので、少し詳細に触れることにする。

昭和 39 年（1964）改定の港湾計画は、南部臨海工業地帯の本格稼動、すなわち東海製鉄、大同製鋼、中部電力、IHI などが稼動しそれらの状況から、さらに経済社会資本の必要性が叫ばれ、西部地区に大規模臨海工業地帯計画を樹立したことである。

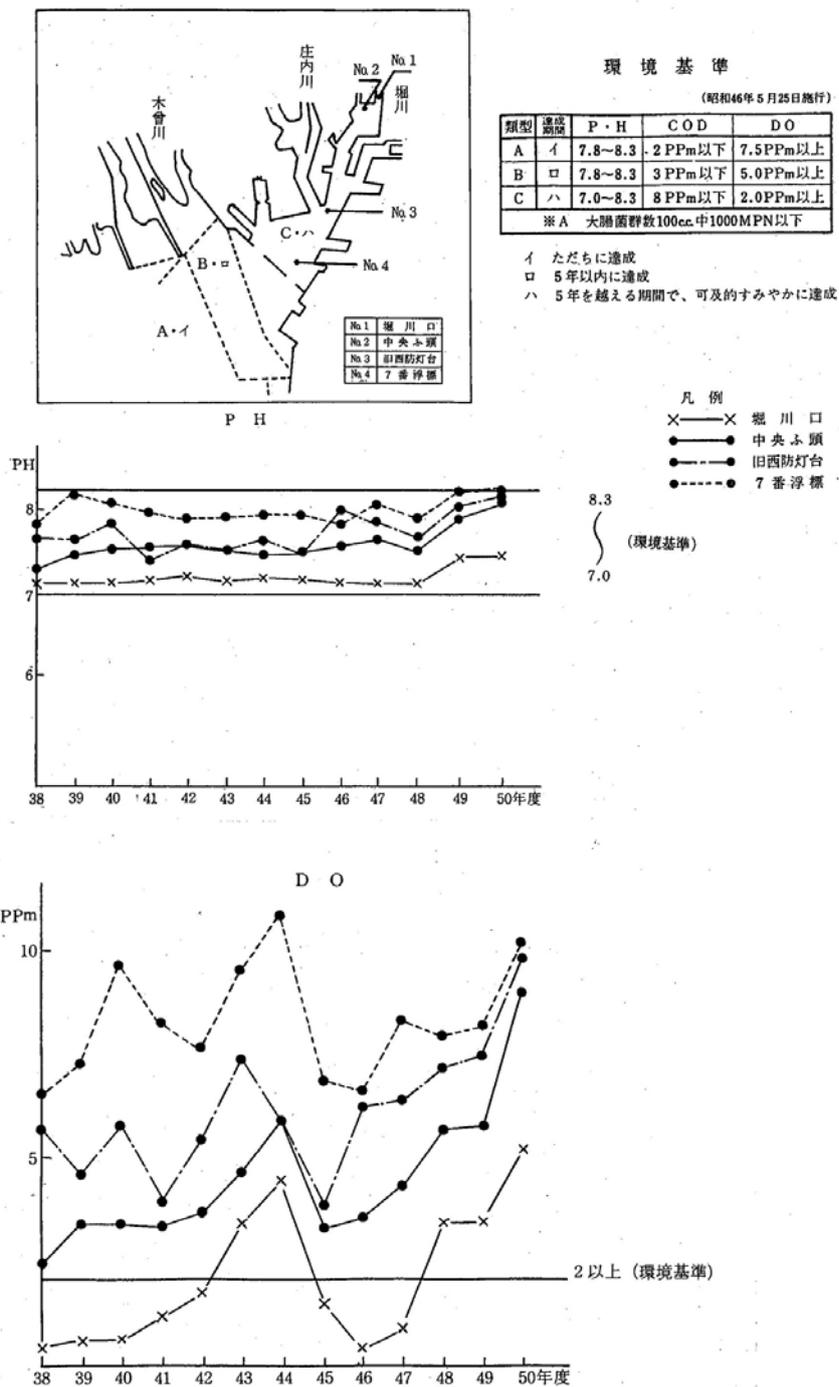
一方高度成長と裏腹に、「負の影響」も昭和 30 年代（1955）後半から水質悪化という形で顕著に現れた。名古屋南部や四日市においては深刻な大気汚染も見られた。

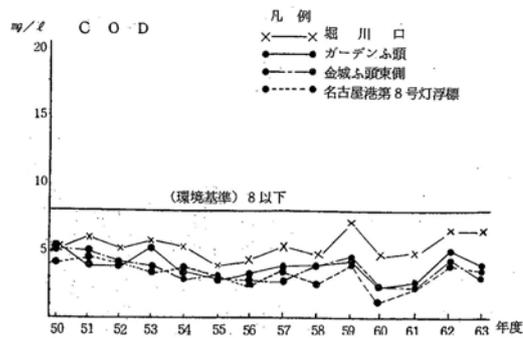
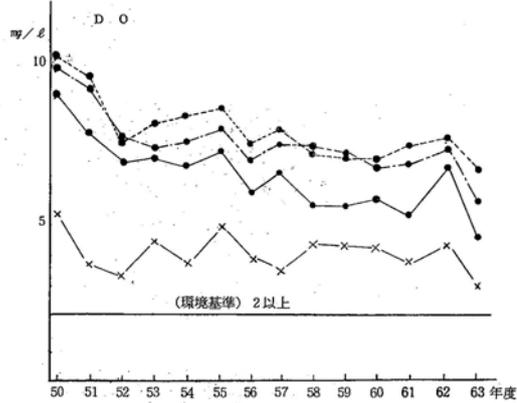
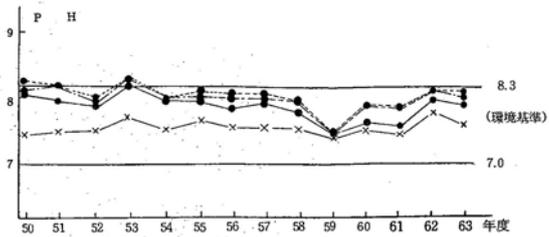
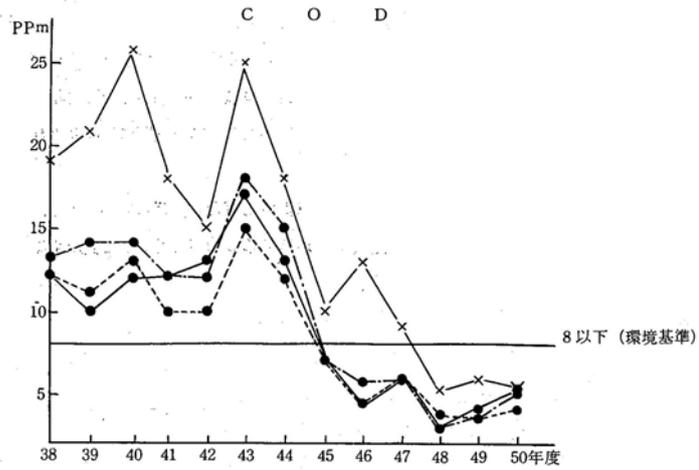
特に海水汚染については、港湾管理者である名古屋港管理組合や行政責任者である名古屋海上保安部が昭和 40 年（1965）「水質汚濁防止の協議会」を名古屋海上保安部内に設け対策に乗り出した。

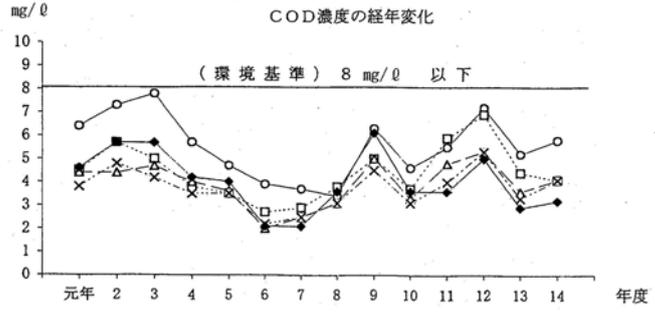
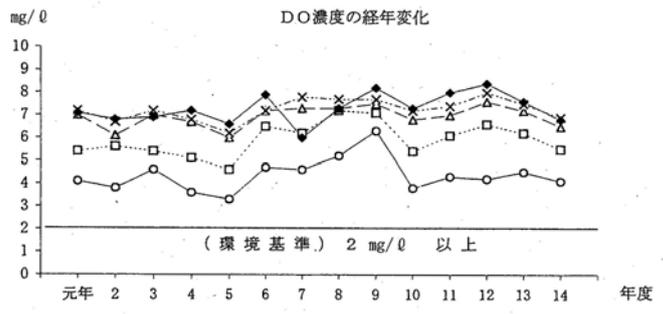
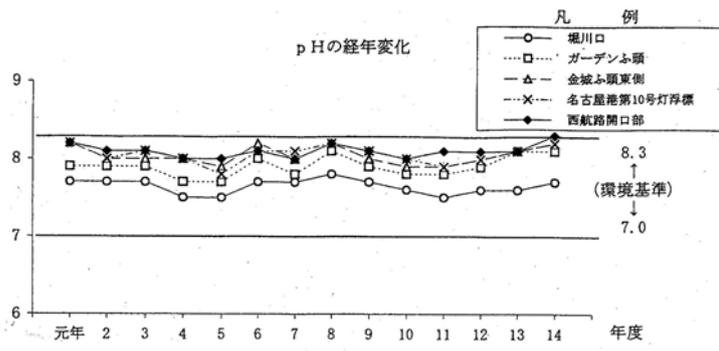
名古屋港の水質について、問題が顕著になった、昭和 38 年（1963）～平成 14 年（2002）までの記録を図-10 に示す。

図-10 名古屋港の水質

(昭和38年・1963～平成14年・2002・出典・名古屋港管理組合)







この記録から理解できるように、昭和 30 年代（1955）後半から問題が生じた名古屋港の水質問題は、おおむね 10 年程度の歳月を要して昭和 45 年（1970）くらいから鎮静化に向かった。

港湾管理者である名古屋港管理組合の水質浄化にかかる取り組みを振り返ると、昭和 40 年（1965）9 月に、名古屋港管理組合、名古屋海上保安部をはじめとして港湾関係団体、企業 40 数社で「名古屋港海水汚濁防止対策協議会」を設立した。この協議会は、市民に海水汚濁防止に対する協力の呼びかけ、工場廃水の監視と指導、廃棄物や漂流物の除去に対する指導などを努めた。

昭和 41 年（1966）には清掃船「清港丸」の建造と稼働、昭和 45 年（1970）組織として、技術部に「公害課」を設置して公害の対応に当たった。この組織はその後「保全課－環境保全課－環境保全センター」と衣替えして現在に至っている。

一方実際の海水汚濁防止に係わる事業としては、「中川運河、堀川及び港内にかかわる浄化浚渫」、「大江川下流部及び、7・8 号地間運河で公害防止対策事業」、「清港丸による漂流物、廃棄物撤去」等に取り組んでいる。

これら事業のうち主要事業である「公害防止対策事業」については、時代的に次項で詳細に述べることとする。そのほかに緑化事業として著しい数の樹木の植樹や、大小の公園の設置などが図られた。

この地方の公害に対する取り組みの法的なことについては、昭和 39 年 4 月（1964）愛知県において「公害防止条例」の制定、昭和 47 年（1972）に「名古屋等地域公害防止計画」の策定がみられ、公害対策が本格化した。

国においては、おおむね次のような取り組みがなされた。

四大公害の発生、水俣病（熊本県水俣市、不知火海沿岸地域、メチル水銀化合物、手足の不自由など言語障害）、第二水俣病（新潟県阿賀野川流域、メチル水銀化合物、手足の不自由など言語障害）、イタイイタイ病（富山県神通川流域、カドニウム、骨軟化症、全身激痛）、四日市喘息（三重県四日市市石油コンビナート、排ガス、呼吸器疾患）これらの諸公害は昭和 35 年代（1955）から惹起していたが、顕在化したのは昭和 40 年代（1965）前半であった。

これらの問題に国は以下のような法的な取り組みを図った。

- ・昭和 42 年 8 月（1967）公害対策基本法制定
- ・昭和 43 年（1968）大気汚染防止法制定
- ・昭和 43 年（1968）振動規制法制定
- ・昭和 45 年（1979）公害 14 法成立（6 法の成立、公害防止事業費事業者負担法、水質汚濁防止法、海洋汚染防止法、人の健康に係わる公害犯罪の処罰に関する法律、廃棄物の処理及び清掃に関する法律、農用地の土壌の汚染防止等に関する法律、そのほか 8 法の改正、公害対策基本法の改正、大気汚染防止法の改正、騒音規制法の改正、道路交通法の改正、下水道法の改正、自然公園法の改正、農薬取締法の改正、毒物及び劇薬取締法の改正）

このような対処法が成立し、国や自治体が公害に対する対応を図った。その結果やがてこれらの公害は沈静化されるが、新たな問題として「地球温暖化」、「生物の多様化」、「ダイオキシン」、「産業廃棄物」、「環境ホルモン」など問題がよりグローバル化、多様化して新たな問題が生じてきている。これらに関連して一番新しい課題は京都議定書の発効であり、我が国は窒素化合物の約 16%削減を図る必要がある。（基準年 1990 年）

このような状況下、公害対策基本法もその役割を終わり、平成 5 年（1993）「環境基本法」の成立、そのほか「アセスメント法」、「土壌汚染防止法」など新しい取り組みを図り、環境の問題は「治療か

ら予防」の時代に入ったと考えられる。

又新しい取り組みとして、「美しい日本を創生する政策」の実施策としての「景観法」の制定（平成 16 年・2004）が見られ、社会資本の実施における景観への一層の取組なども必要な要素となってきた。この時期のもう一つの名古屋港及び日本の港湾における主要な問題は、コンテナ問題であった。

コンテナによる輸送革命についてその歴史をおさらいすると、おおむね以下ようになる。この文は、「コンテナ船革命－各社の進出体制と物流機構の再編成／コンテナ研究会・五島書店・昭和 41 年(1966)」による。

コンテナ船輸送は、アメリカにおいて昭和 30 年代（1955）前半、マトソン社がアメリカ西岸とハワイ間において取り組み、シーランド社も同じ時期アメリカ国内輸送にコンテナで対応を始め、その後近海であるプエリトリコ航路に導入し成功したのが嚆矢である。

この動きは、「運賃の低廉化や、貨物の安全化、かつ何よりも荷役のスピード化」につながるなど荷主の興味を引き世界的な広まりが期待されるようになり、昭和 30 年代（1955）後半この問題に対し、我が国運輸省港湾局においても本格的に勉強し取り組んでいる。

名古屋港では、昭和 36 年（1961）名古屋港審議会でもコンテナ取扱について審議しているのが嚆矢といえる。運輸省港湾局が昭和 38 年 7 月 31 日（1963）各港湾管理者に対し港湾公団の構想を説明し意向打診があったのが公式の嚆矢といえる。

これらの問題の渦中にあった各港湾管理者は、まさに「第二の黒船」と戦々恐々としているもの、早くからこの問題に取り組み勝ち組になろうとしているものなど各様であった。

我が国全体の取組について、各港湾管理者の動向を分析すれば、名古屋港は取り組みが立ち遅れていた。一方この問題に早くから取り組んでいたのは、東京港であった。

このコンテナ問題について、この研究会の分析は的確のものもあるが、的外れのものもあり今になって読み返すと興味が深い。以下に若干この分析を紹介する。

・今読んでも興味深い分析として、荷主において「見えざる節約」が図られるという点である。すなわち荷主は梱包費用が低廉化する。梱包容積のカットすなわち直接貨物に関係の無い無駄な容積のカット、梱包費用などにかかっていた関税費用のカットなど「見えざる節約」が図られるという分析は、なかなか鋭い分析である。

・荷役ヤードが広大であることから、港湾整備が問題である。この問題は確かにそのとおりであったが、建設手法（主として財政について）にも工夫があり大きい隘路とはならなかった。

・盟外船、第三国船の存在、この分析ではあまり強敵であるという分析ではなかったが、実際はかなり活躍している。

コンテナ輸送は、その後京浜地区は「京浜外貿埠頭公団」、阪神地区は「阪神外貿埠頭公団」が設立された。又公団方式に乗り遅れた名古屋港、四日市港は特許会社方式でコンテナ問題に取り組み、三大湾はそれぞれの方式で整備をした。その後外貿埠頭公団は、埠頭公社に衣替えし、特許会社はそのまま営業を続け現在に至っている。

昭和 30 年代（1955）後半から昭和 40 年代（1965）にかけての深刻な滞貨問題も、その後の埠頭整備は勿論であるが、コンテナ輸送方式の導入により解決され、現在コンテナ輸送が「バラ物や重油」などを除き海上輸送の主流となっている。

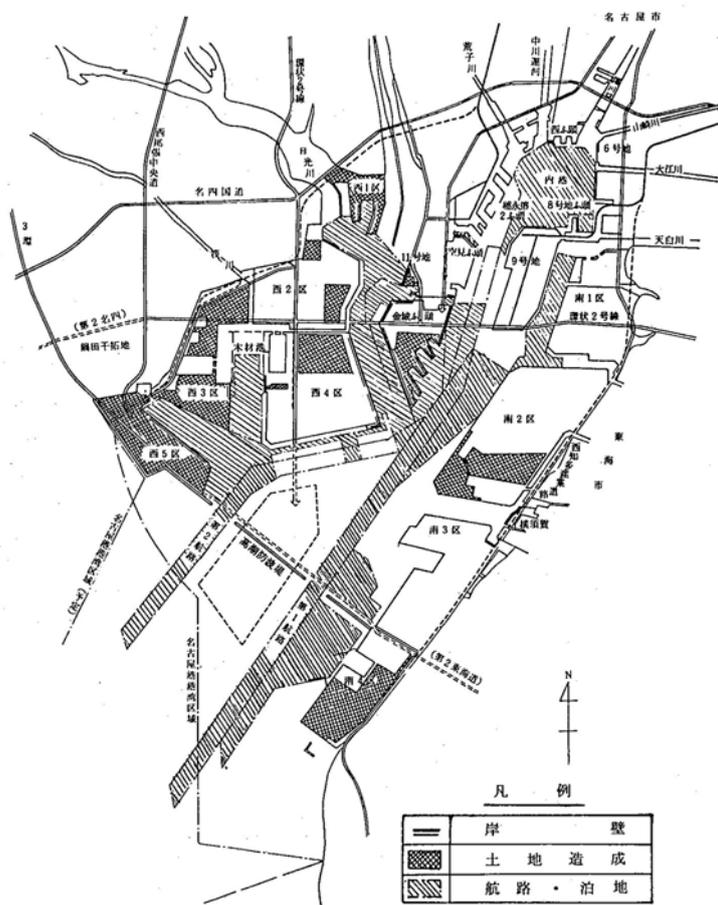
このようにコンテナ輸送革命は、各港湾に大きな影響を与え、従来型埠頭は、コンテナ方式が広大なヤードを必要とするところから、コンテナ基地としての再開発が適わず陳腐化し、日本の各港湾は例外なくコンテナ基地を沖合に展開し解決した。

残された従来型の埠頭は、どの港湾においても交通が比較的至便な位置に立地し、新しい利用を目的とした再開発が求められた。名古屋港においては昭和40代にこのような問題を解決する必要から、代表的な従来型埠頭であるガーデン埠頭地区を「市民開放する地区」として港湾計画を変更し対応を図り実施し現在に至っている。

このような状況下、昭和45年（1970）に港湾計画を改定した。この計画を図-11に示すが、その主要な内容は、本格化するコンテナ輸送に対応し、西4区、西5区にコンテナバースを整備する。木材港の整備拡充、原油基地（シーバース）の整備等に係わる計画である。

図-11 名古屋港港湾計画図

（昭和45年改定・1970、昭和55年・1980目標・出典・名古屋港管理組合）



目標年次取扱貨物量 1億4,500万トン  
 取扱貨物量実績 1億1,344万トン

取扱貨物量実績は、目標量を下回ったが、これは二度にわたる深刻なオイルショックによる影響が極めて大きい。この改定計画は、昭和48年（1973）に至り、前述の従来型埠頭の陳腐化に伴う市民開放の為の計画を始め、社会状況の変化に対応して環境や市民生活に結びつく緑化や、公園などの整備を中心に一部変更を行った。

このような名古屋港の社会状況の変化に対応する主要な計画であるガーデン埠頭の市民開放については、この埠頭の陳腐化について検証を行う必要もあり、この埠頭群の名古屋港における「SHAREの変遷」を表-10に示し見てみることにする。

表-10 名古屋港本船径岸荷役・全体とガーデン埠頭 SHARE

(名古屋港管理組合・統計年報より分析)

| 年(暦年)     | 全体(トン)<br>出・入取扱貨物量 | ガーデン埠頭(トン)<br>出・入取扱貨物量 | ガーデン埠頭<br>SHARE率(%) |
|-----------|--------------------|------------------------|---------------------|
| S31(1956) | 1,009,244          | 442,749                | 44                  |
| 32        | 1,215,781          | 534,211                | 44                  |
| 33        | 1,241,835          | 610,007                | 49                  |
| 34        | 1,320,969          | 728,532                | 55                  |
| 35        | 2,219,519          | 1,001,437              | 45                  |
| 36        | 2,904,331          | 1,372,485              | 47                  |
| 37        | 3,067,936          | 958,149                | 31                  |
| 38        | 3,651,284          | 1,049,002              | 29                  |
| 39        | 5,396,648          | 1,000,790              | 19                  |
| 40(1965)  | 8,989,987          | 1,152,695              | 13                  |
| 41        | 10,463,920         | 995,317                | 10                  |
| 42        | 15,158,368         | 1,052,431              | 7                   |
| 43        | 21,694,039         | 903,429                | 4                   |
| 44        | 28,463,998         | 922,842                | 3                   |
| 45        | 30,644,442         | 1,001,125              | 3                   |
| 46        | 33,242,560         | 942,707                | 3                   |
| 47        | 31,985,482         | 804,918                | 3                   |
| 48        | 41,582,296         | 741,712                | 2                   |
| 49        | 42,903,915         | 500,515                | 1                   |
| 50(1975)  | 45,796,637         | 459,157                | 1                   |

この表-10から分かるように一時、名古屋港全体の経岸荷役の5割を超える取扱量があったガーデン埠頭も、稲永埠頭等他の埠頭の整備や、コンテナ輸送方式の導入により、その輸送方式の初期整備基地であった金城埠頭にその位置を譲り、昭和40年代後半には1%台まで「扱いSHARE」を低下させた。

このような荷役方式の革新は、港町に著しい影響を与えた。高度成長は著しい滞貨を呼び、大量の船員の長期上陸は空前の港歓楽街全盛期を迎えたが、コンテナ輸送方式は、コンテナ船の朝の入港、夕方の出港と船員の上陸は許されない状況になり、港の歓楽街は閑古鳥が鳴くようになり、名古屋港では築地口以南に在った外人バーや飲み屋は軒並み閉店となった。

このような社会状況の変化に対応して、昭和48年（1973）港湾計画の一部改定を行った。その主要な改正はガーデン埠頭（旧東、中央、西埠頭の三埠頭群）市民開放の計画であった。

この項では、時代の変化の流れを述べ、具体的なガーデン埠頭の整備については、年代的に次の項

で詳細に述べることにして、以下に昭和 40 年代（1965）の 10 年、高度成長期の後半の出来事を延べることにする。

### 昭和 41 年（1966）

- ・昭和 41 年（1966）1 月 1 日、名古屋港臨港地区内の分区指定施行
- ・昭和 41 年（1966）1 月 1 日、名古屋港臨港地区の分区における構造物の規制に関する条例施行
- ・昭和 41 年（1966）1 月 1 日、係船岸壁番号を変更
- ・昭和 41 年（1966）1 月 18 日、市バス名古屋港・左京山間を口無池（有松町）まで延長
- ・昭和 41 年（1966）1 月 20 日、第 1 回名古屋港地区職業安定審議会開催（愛知県）
- ・昭和 41 年（1966）1 月 21 日、名古屋港湾労働福祉センター竣工披露式
- ・昭和 41 年（1966）1 月 25 日、名古屋港湾労働福祉センター開館（潮風町 1）
- ・昭和 41 年（1966）2 月 1 日、名古屋港鉄鋼埠頭（株）第 1 期工事完成、営業開始
- ・昭和 41 年（1966）2 月 1 日、名古屋港通船給水（株）、港内遊覧船営業権を名鉄海上観光船（株）へ譲渡
- ・昭和 41 年（1966）2 月 1 日、全日本海員組合スト解除
- ・昭和 41 年（1966）2 月 7 日、くず鉄埠頭に起重機設置（空見町、ダブルリンク水平引込起重機、10 トン巻上）
- ・昭和 41 年（1966）2 月 11 日、中部電力（株）知多火力発電所運転開始（南 3 区、1 号機出力 37 万 5,000 キロワット）
- ・昭和 41 年（1966）2 月 16 日、LPG タンカー第三ブリジストン丸（3 万 3,800 重量トン）が火災を起こし作業員 15 名死亡
- ・昭和 41 年（1966）3 月 1 日、名古屋港湾隣接地域を追加指定（海岸通り鉄道以南一部）
- ・昭和 41 年（1966）3 月 17 日、外港第 2 航路新設に伴う灯浮標設置開始
- ・昭和 41 年（1966）3 月 31 日、荷役機械津島号使用停止（浮艇式ジブ起重機、12 トン巻上）
- ・昭和 41 年（1966）3 月 31 日、南 1・2 区間埋立完成（2 万 9,828 平米）
- ・昭和 41 年（1966）3 月 31 日、稲永第 2 埠頭北側岸壁完成
- ・昭和 41 年（1966）3 月 31 日、稲永前はしけだまり渡橋完成（一州町、人道橋、長さ 132.6 米、幅 1.5 米）
- ・昭和 41 年（1966）4 月 1 日、南 4 区西側前面船舶ていけい場使用開始（K 区）
- ・昭和 41 年（1966）4 月 1 日、愛知県名古屋水上警察署水上派出所設置（中央埠頭入口東側）
- ・昭和 41 年（1966）4 月 1 日、蒲郡港開港
- ・昭和 41 年（1966）4 月 1 日、四日市港管理組合設立
- ・昭和 41 年（1966）4 月 1 日、名古屋港郵便局埠頭分室設置
- ・昭和 41 年（1966）4 月 1 日、名古屋空港開港
- ・昭和 41 年（1966）4 月 11 日、千の 5 号上屋使用開始（千年ハの割、鉄筋 2 階建 1 階部分、1,984 平米）
- ・昭和 41 年（1966）4 月 13 日、中部木材倉庫（株）設立
- ・昭和 41 年（1966）4 月 13 日、海岸保全区域を指定（愛知県告示第 253 号、名古屋港内港部）
- ・昭和 41 年（1966）4 月 28 日、瀬戸でポートセールス
- ・昭和 41 年（1966）4 月 29 日、ソ連観光船初入港（M・ウリッキー号、4,871 トン、観光客 281

人)

- ・昭和 41 年 (1966) 5 月 7 日、水面町解散式 (中川運河入口)
- ・昭和 41 年 (1966) 5 月 10 日、5 の A 上屋使用開始 (東築地町、軽量鉄骨平屋建、607.5 平米)
- ・昭和 41 年 (1966) 5 月 16 日、伊勢湾研究会設立 (第五港湾建設局内)
- ・昭和 41 年 (1966) 5 月 20 日、くず鉄埠頭東側 50 号岸壁使用開始
- ・昭和 41 年 (1966) 5 月 24 日、大型タンカー入港対策専門委員会設置 (海上保安協会内)
- ・昭和 41 年 (1966) 6 月 5 日、名古屋港の歌、新名古屋みなと音頭及び新みなとばやし作成 (作詞吉川静夫、作曲清水保雄)
- ・昭和 41 年 (1966) 6 月 8 日、稲永第 2 埠頭埋立完成 (11 万 5,828 平米)
- ・昭和 41 年 (1966) 6 月 10 日、通関関連行政名古屋地方連絡協議会設立 (名古屋税関内)
- ・昭和 41 年 (1966) 6 月 10 日、ホイルクレーン使用廃止 (自動車型 SK 4 型、28 馬力、4 トン巻上)
- ・昭和 41 年 (1966) 7 月 1 日、中部圏開発整備法公布・施行
- ・昭和 41 年 (1966) 7 月 1 日、港湾労働法施行
- ・昭和 41 年 (1966) 7 月 5 日、名古屋船員会館建設工事着手
- ・昭和 41 年 (1966) 7 月 7 日、瑞浪でポートセールス
- ・昭和 41 年 (1966) 7 月 8 日、IAPH、国連経済社会理事会 (ECOSOC) から非政府諮問機関に指定
- ・昭和 41 年 (1966) 7 月 20 日、海の記念日名古屋港みなと祭に花火大会復活
- ・昭和 41 年 (1966) 7 月 20 日、運輸大臣、港湾運送事業の合理化に関する方策について、港湾審議会に諮問
- ・昭和 41 年 (1966) 7 月 22 日、港湾審議会、港湾運送部会を設置
- ・昭和 41 年 (1966) 7 月 25 日、名鉄名港遊覧船 (株) 設立
- ・昭和 41 年 (1966) 7 月 27 日、潮風港湾宿舎完成
- ・昭和 41 年 (1966) 7 月 29 日、名古屋新木材街組合設立 (中区松原 2-8-10)
- ・昭和 41 年 (1966) 8 月 1 日、名四国道寛政町・築地口間開通
- ・昭和 41 年 (1966) 8 月 1 日、名鉄海上観光船 (株)、名鉄名港遊覧船 (株) へ遊覧船業務の権利を移譲
- ・昭和 41 年 (1966) 8 月 2 日、北陸地方等でポートセールス (富山、高山、8 月 2、3 日)
- ・昭和 41 年 (1966) 8 月 13 日、名古屋港管理組合総務部補償課を廃止し、企画調査課及び港営部管理課を設置
- ・昭和 41 年 (1966) 8 月 27 日、名古屋港管理組合、南部及び西部地区埋立に伴う関連営業及び業務等の損失に係わる補償的損失見舞金を関係者に支給
- ・昭和 41 年 (1966) 8 月、名古屋港運協会、船内荷役部会を設置
- ・昭和 41 年 (1966) 9 月 1 日、引船竹千代丸使用廃止 (170.60 総トン)
- ・昭和 41 年 (1966) 9 月 7 日、名古屋港コンテナヤード建設委員会設立 (名古屋商工会議所内)
- ・昭和 41 年 (1966) 9 月 12 日、海運造船合理化審議会、我が国の海上コンテナ輸送体制の整備について運輸大臣へ答申
- ・昭和 41 年 (1966) 9 月 21 日、日港協、業務委員会の中にコンテナ部会を設置

- ・昭和41年(1966)9月30日、愛知県議会、東海製鉄(株)と富士製鉄(株)の合併反対を決議
- ・昭和41年(1966)10月1日、2の1・2の4起重機使用廃止(海岸通り、電動ジブ起重機3トン、5トン巻上)
- ・昭和41年(1966)10月11日、清掃船清港丸完成(4トン、名古屋清港会に業務委託)
- ・昭和41年(1966)10月21日、名古屋港審議会、名古屋港のコンテナ輸送案を了承
- ・昭和41年(1966)10月26日、海の清掃日毎月20日と決定
- ・昭和41年(1966)10月29日、小型タンカーふくせい丸(1,944トン)とリベリア貨物船ドナリタ号(1万14トン)、高潮防波堤沖合4キロ米で衝突
- ・昭和41年(1966)10月31日、金城橋着工
- ・昭和41年(1966)11月11日、1・2号地間運河埋立完成(3万3,134平米)
- ・昭和41年(1966)11月12日、じんかい処理用起重機完成(松重閘門、電動スチフレグデリック、3トン巻上)
- ・昭和41年(1966)11月17日、警備艇あおい名古屋水所警察署に配属
- ・昭和41年(1966)11月23日、名古屋日雇港湾労働組合設立
- ・昭和41年(1966)12月1日、稲永第2埠頭運営委員会設立(名古屋港管理組合内)
- ・昭和41年(1966)12月1日、北陸地方でポートセールス(金沢、福井、12月1、2日)
- ・昭和41年(1966)12月14日、名古屋港管理組合管理者及び同組合議会議長、名古屋港のコンテナターミナル建設を運輸省へ陳情
- ・昭和41年(1966)12月15日、東海 SHIPPING(株)設立
- ・昭和41年(1966)12月16日、中部電力(株)名港火力発電所休止(一州町)
- ・昭和41年(1966)12月19日、名古屋商工会議所常議員会、名古屋港に外貿埠頭公団設置の要請を決議
- ・昭和41年(1966)12月31日、稲永第2埠頭5号上屋完成(鉄骨鉄筋平家建、6,000平米)
- ・この年昭和41年(1966)取扱貨物量3,395万7,051トン、入港船舶5万4,618隻

写真-76 営業を開始した名古屋港鉄鋼埠頭（株）（出典・名古屋港管理組合）



写真-77 急ピッチで埋立が進む西部臨海工業地帯（出典・名古屋港管理組合）



写真-78 復活したみなと祭の花火（出典・名古屋港管理組合）



写真-79 就航した「清港丸」（出典・名古屋港管理組合）



## 昭和 42 年 (1967)

- ・昭和 42 年 (1967) 1 月 1 日、稲永第 2 埠頭、ニューヨーク航路優先埠頭として使用開始 (3・4 号上屋、20~24 号岸壁使用開始)、(上屋、鉄骨鉄平家建、6,000 平米)
- ・昭和 42 年 (1967) 1 月 10 日、名古屋港の港域を拡張 (港則法施行令の一部改正)
- ・昭和 42 年 (1967) 1 月 13 日、稲永第 2 埠頭ニューヨーク航路優先使用第 1 船着岸 (アメリカ船パオオニア・マート号、8,964 トン)
- ・昭和 42 年 (1967) 1 月 25 日、国連地域開発調査訓練計画準備調査団来港 (団長ワイズマン博士)
- ・昭和 42 年 (1967) 1 月 31 日、(財) 日本船舶職員養成所名古屋海技専門学院完成 (1・2 号地間運河埋立地)
- ・昭和 42 年 (1967) 2 月 1 日、引船日吉丸使用廃止 (185.81 総トン)
- ・昭和 42 年 (1967) 2 月 20 日、金城埠頭に重量物岸壁 (コンテナ) 建設計画発表 (名古屋港管理組合)
- ・昭和 42 年 (1967) 2 月 22 日、愛知都市計画地方審議会、名古屋環状 2 号線計画線を了承
- ・昭和 42 年 (1967) 2 月 24 日、名古屋港運協会雇用促進委員会設立 (名古屋港炭鉱離職者受入対策委員会発展的解消)
- ・昭和 42 年 (1967) 2 月 25 日、名古屋埠頭サイロ (株) 設立 (南 3 区)
- ・昭和 42 年 (1967) 2 月 25 日、引船竹千代丸 (2 世) 完成 (183.9 総トン)
- ・昭和 42 年 (1967) 2 月 25 日、汐止港湾宿舎完成
- ・昭和 42 年 (1967) 2 月 28 日、政府与党首脳者会談、外貿埠頭公団設立を決定
- ・昭和 42 年 (1967) 2 月 28 日、名古屋港埠頭清掃組合設立 (稲永埠頭上屋組合内)
- ・昭和 42 年 (1967) 2 月、名古屋臨海鉄道 (株) 南港線東港駅・南港駅間軌道建設工事着手 (7.2 キロ米)
- ・昭和 42 年 (1967) 3 月 1 日、引船竹千代丸 (2 世) 使用開始 (183.9 総トン)
- ・昭和 42 年 (1967) 3 月 1 日、千 16 号上屋使用廃止 (千年ハの割、木骨平屋建、595.05 平米)
- ・昭和 42 年 (1967) 3 月 3 日、港湾審議会、港湾運送事業合理化に関する具体的方策について内閣総理大臣へ答申
- ・昭和 42 年 (1967) 3 月 20 日、稲永第 2 埠頭 5 号上屋使用開始 (鉄骨鉄筋平屋建、6,000 平米)
- ・昭和 42 年 (1967) 3 月 20 日、8 号地埠頭西側 46~48 号岸壁使用開始
- ・昭和 42 年 (1967) 3 月 25 日、名古屋税関稲永第 2 埠頭現場事務所庁舎完成 (鉄筋 2 階建、延 106 平米)
- ・昭和 42 年 (1967) 3 月 26 日、名古屋港湾労働者職業訓練所完成
- ・昭和 42 年 (1967) 3 月 31 日、稲永第 2 埠頭南側及び西側岸壁並びに物揚場完成
- ・昭和 42 年 (1967) 4 月 1 日、名古屋港展示室開設 (中央埠頭西側上屋 2 階、約 90 平米)
- ・昭和 42 年 (1967) 4 月 1 日、9 号地北側 49 号岸壁使用開始
- ・昭和 42 年 (1967) 4 月 1 日、荷役機械大江号使用廃止 (浮艇式ジブクレーン、30 トン巻上)
- ・昭和 42 年 (1967) 4 月 1 日、名古屋港を始め、東京、清水、四日市、大阪港の水域、外郭施設及び外貿岸壁工事の国庫補助又は負担率を 50% から 60% に引き上げ決定 (運輸省)
- ・昭和 42 年 (1967) 4 月 1 日、名古屋市水上児童寮を名古屋市港児童寮と改称
- ・昭和 42 年 (1967) 4 月 9 日、遊覧船くさなぎ就航 (名鉄名港遊覧船、53.88 トン)

- ・昭和 42 年（1967）4 月 10 日、倉庫荷役に対し港湾労働法を適用
- ・昭和 42 年（1967）4 月 18 日、清瀬運輸（株）と浅信海運（株）が合併し、五洋海運（株）を設立
- ・昭和 42 年（1967）4 月 20 日、稲永第 2 埠頭 2 号上屋使用開始（鉄骨鉄筋平屋建、5,400 平米）
- ・昭和 42 年（1967）4 月 27 日、名古屋税関中央埠頭事務所庁舎完成（鉄筋 2 階建、延 96 平米）
- ・昭和 42 年（1967）5 月 1 日、くず鉄 1 号起重機使用開始（電動ダブルリンク引込起重機、10 トン）
- ・昭和 42 年（1967）5 月 15 日、IAPH 第 5 回総会東京都で開催
- ・昭和 42 年（1967）5 月 29 日、中部電力（株）名火発電所運転開始（大江町 1 番地、出力 3 万キロワット、旧名古屋火力発電所）
- ・昭和 42 年（1967）5 月 30 日、六大港湾都市協議会、入港料の徴収を決定
- ・昭和 42 年（1967）5 月 31 日、名古屋港船員宿泊所（ナゴヤ・シーメンズ・クラブ・ハーバーロッジ）閉鎖
- ・昭和 42 年（1967）6 月 1 日、名古屋市名古屋港観光案内所閉鎖（名古屋港管理組合内）
- ・昭和 42 年（1967）6 月 5 日、中東戦争勃発（アラブ諸国とイスラエル間の戦争）
- ・昭和 42 年（1967）6 月 6 日、スエズ運河閉鎖
- ・昭和 42 年（1967）6 月 6 日、東海製鉄（株）第 2 高炉火入れ式
- ・昭和 42 年（1967）6 月 30 日、名古屋船員会館完成（1・2 号地間運河埋立地、鉄筋 5 階建、延 3,064 平米）
- ・昭和 42 年（1967）7 月 1 日、稲永第 2 埠頭西側 25・26 号岸壁使用開始
- ・昭和 42 年（1967）7 月 16 日、名古屋船員会館閉館（真砂町 3-6、木造一部鉄骨 2 階建、延 1,283 平米）
- ・昭和 42 年（1967）7 月 18 日、名古屋船員会館開館（1・2 号地間運河埋立地）
- ・昭和 42 年（1967）7 月 25 日、名古屋トヨタ埠頭完成（南 1 区、外航栈橋 1 バース、200 米、水深-10 米）
- ・昭和 42 年（1967）8 月 1 日、稲永第 2 埠頭の全域、指定保税地域に指定
- ・昭和 42 年（1967）8 月 1 日、東海製鉄（株）、富士製鉄（株）と合併し、富士製鉄（株）名古屋製鉄所と改称
- ・昭和 42 年（1967）8 月 1 日、愛知総合職業訓練所名古屋港湾労働支所設置（潮風町 3）
- ・昭和 42 年（1967）8 月 1 日、外貿埠頭公団法公布・施行
- ・昭和 42 年（1967）8 月 1 日、日本倉庫協会、（社）日本倉庫協会と改組
- ・昭和 42 年（1967）8 月 1 日、通関業法公布
- ・昭和 42 年（1967）8 月 3 日、公害対策基本法公布・施行
- ・昭和 42 年（1967）8 月 15 日、稲永第 2 埠頭 1 号上屋使用開始（鉄骨鉄筋平屋建、5,400 平米）
- ・昭和 42 年（1967）8 月 23 日、南極観測船ふじ入港（5,250 排水トン）
- ・昭和 42 年（1967）8 月 29 日、名古屋港管理組合管理者及び同組合議会議長、名古屋港のコンテナターミナル建設を運輸省へ陳情
- ・昭和 42 年（1967）9 月 1 日、船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律施行
- ・昭和 42 年（1967）9 月 1 日、運輸審議会、名古屋港までの地下鉄の建設を答申

- ・昭和 42 年（1967）9 月 6 日、4 号地埠頭埋立完成（2 万 1,076 平米）
- ・昭和 42 年（1967）9 月 20 日、アメリカのマトソン・ナビゲーション・カンパニー、日本・PSW（北米南太平洋）航路に初めてコンテナ船を就航（ハワイアン・プランター号 1 万 5,900 総トン、東京港を出港）
- ・昭和 42 年（1967）10 月 1 日、千年 3 号起重機使用廃止（電動スチフレッグ起重機、3 トン）
- ・昭和 42 年（1967）10 月 9 日、名古屋港管理組合、西部木材産業地帯団地進出者希望業者の第 1 次申込み受付を開始
- ・昭和 42 年（1967）10 月 17 日、北陸地方でポートセールス（富山、金沢、福井、10 月 17、18 日）
- ・昭和 42 年（1967）10 月 17 日、IAPH、国連の政府間海事協議機関（IMCO）から非政府諮問機関に指定
- ・昭和 42 年（1967）10 月 20 日、京浜、阪神外貿埠頭公団設立
- ・昭和 42 年（1967）10 月 21 日、名古屋木材商業団地協同組合設立（海部郡飛島村木場 2-43）
- ・昭和 42 年（1967）10 月 21 日、名古屋木材工業団地協同組合設立（海部郡飛島村木場 2-82）
- ・昭和 42 年（1967）10 月 23 日、日本郵船（株）、昭和海運（株）グループ、コンテナ船の名古屋港寄港を名古屋港管理組合へ申入れ
- ・昭和 42 年（1967）10 月 31 日、名古屋港管理組合、西部木材産業地帯第 1 期 1 次進出業者と用地譲渡契約を締結
- ・昭和 42 年（1967）11 月 1 日、日米市長、商工会議所会頭会出席のアメリカ代表、名古屋港を視察
- ・昭和 42 年（1967）11 月 1 日、西部木材港係留浮標 3 基使用開始（50 番～52 番）
- ・昭和 42 年（1967）11 月 18 日、名古屋港管理組合庁舎増築工事着手
- ・昭和 42 年（1967）11 月 24 日、名古屋港管理組合議会、名古屋港のコンテナターミナル早期建設に関する意見書を可決（大蔵、自治、運輸省へ提出）
- ・昭和 42 年（1967）11 月 28 日、オーストラリア運輸相、日本・オーストラリア間コンテナ船の名古屋港寄港を名古屋港管理組合へ申入れ
- ・昭和 42 年（1967）12 月 15 日、外国航路入港栓 6,000 隻達成（ジャパンライン高定丸、9,096 総トン）
- ・昭和 42 年（1967）12 月 20 日、東邦瓦斯（株）上野工場操業開始（東海市南柴田町、能力 3 万立米）
- ・この年昭和 42 年（1967）取扱貨物量 4,201 万 198 トン、入港船舶 6 万 1,351 隻

写真-80 当時最先端の稲永第2埠頭（出典・名古屋港管理組合）



写真-81 新・名古屋船員会館（出典・名古屋港管理組合）



写真-82 南極観測船「ふじ」入港（出典・名古屋港管理組合）



### 昭和 43 年（1968）

- ・昭和 43 年（1968） 1 月 15 日、西埠頭南側前面船舶ていけい場使用開始（L 区）
- ・昭和 43 年（1968） 3 月 1 日、名古屋港高潮防波堤西信号所建設工事着手（中央堤）
- ・昭和 43 年（1968） 3 月 1 日、南 3 区北部西側前面船舶ていけい場使用開始（G 区）
- ・昭和 43 年（1968） 3 月 1 日、海底浚渫船「金竜丸」引渡式（第五港湾建設局、590 総トン）
- ・昭和 43 年（1968） 3 月 1 日、西埠頭 4 号上屋使用開始（鉄筋 3 階建 1 階部分、1,577 平米）
- ・昭和 43 年（1968） 3 月 5 日、オーストラリアから羊毛のコンテナ輸送試験船入港（日本郵船安芸丸、7,727 トン）
- ・昭和 43 年（1968） 3 月 5 日、浜松でポートセールス
- ・昭和 43 年（1968） 3 月 28 日、皇太子殿下ご夫妻名古屋港をご視察
- ・昭和 43 年（1968） 3 月 28 日、消防艇第 2 金竜完成（港消防署水上消防隊、35 総トン）
- ・昭和 43 年（1968） 3 月 28 日、名古屋税関潮見出張所庁舎完成（鉄骨 2 階建、延 59 平米）
- ・昭和 43 年（1968） 3 月 28 日、名古屋税関稲永埠頭事務所庁舎完成（鉄骨 2 階建、延 59 平米）
- ・昭和 43 年（1968） 4 月 1 日、引船平安丸使用廃止（175.21 総トン）
- ・昭和 43 年（1968） 4 月 1 日、引船とば丸使用開始（117.23 総トン）
- ・昭和 43 年（1968） 4 月 1 日、磯端町 1 号起重機使用廃止（電動ジブ起重機、3 トン）
- ・昭和 43 年（1968） 4 月 1 日、国 3 号上屋使用廃止（海岸通り、鉄骨平屋建、840 平米）
- ・昭和 43 年（1968） 4 月 1 日、千年 17 号上屋使用廃止（千年ハの割、木造平屋建、596 平米）
- ・昭和 43 年（1968） 4 月 1 日、4 号地 11～14 号岸壁使用開始
- ・昭和 43 年（1968） 4 月 5 日、北米綿のコンテナ輸送試験船入港（デンマーク船ポガタイヤー号、8,931 総トン）
- ・昭和 43 年（1968） 4 月 12 日、日清製粉（株）名古屋第 2 工場穀物サイロ第 1 期工事完成式（南 3 区）
- ・昭和 43 年（1968） 4 月 17 日、伊勢湾開発調査協議会設立（愛知県、三重県、オブザーバー岐阜県）
- ・昭和 43 年（1968） 4 月 28 日、船舶の係留・航行監視テレビ業務開始（名古屋港管理組合）
- ・昭和 43 年（1968） 4 月 30 日、南米コロンビアのフロタ・マーカンティ・グラン・コロンビア社

の日本・南米定期航路第1船入港（レパブリカ・コロンビア号1万1,656総トン）

- ・昭和43年（1968）5月20日、名古屋港外港航路の拡幅（200米を300米に）及び増深（-12～-13米を-14米に）工事着手
- ・昭和43年（1968）5月20日、名古屋トヨタ埠頭増設工事着手（南1区）
- ・昭和43年（1968）5月25日、名古屋港管理組合、西部木材産業地帯第1期2次進出業者と用地譲渡契約を締結
- ・昭和43年（1968）6月15日、名古屋港高潮防波堤西信号所建設工事完成（中央堤、鉄筋3階建、延70平米）
- ・昭和43年（1968）6月20日、知多埠頭（株）設立
- ・昭和43年（1968）6月24日、大伊勢湾総合開発研究会設立（中部経済連合会）
- ・昭和43年（1968）7月1日、伊勢湾灯標信号所業務廃止（常滑市大野町沖約3キロ米）
- ・昭和43年（1968）7月1日、西4区西側前面船舶ていけい場使用開始（V区）
- ・昭和43年（1968）7月3日、西部木材港泊地に灯標2基設置
- ・昭和43年（1968）7月4日、コンテナ船初入港（アメリカ船プレジデント・リンカーン号、1万3,223総トン）
- ・昭和43年（1968）7月6日、西部木材港第1船入港（山下新日本汽船きやすりん丸2万686総トン、チップ専用船）
- ・昭和43年（1968）7月18日、港則法施行規則の一部改正（運輸省令第32号）により名古屋港外港第2航路新設公布
- ・昭和43年（1968）8月1日、名古屋港外港第2航路使用開始
- ・昭和43年（1968）8月1日、名古屋港高潮防波堤西信号所使用開始
- ・昭和43年（1968）8月2日、名古屋港管理組合管理者、愛知県知事、名古屋市長及び名古屋商工会議所会頭、中京外貿埠頭公団（仮称）早期設置に関する4者連名の要望書を運輸省、大蔵省へ提出
- ・昭和43年（1968）8月2日、アメリカン・プレジデント・ライズ社、コンテナ船の名古屋港寄港を名古屋港管理組合へ申入れ
- ・昭和43年（1968）8月22日、じんかい処理用起重機完成（昭和区福江町、ほら貝）
- ・昭和43年（1968）9月1日、名古屋臨海鉄道（株）東港駅・南港駅間営業運転開始
- ・昭和43年（1968）9月1日、名古屋港務局信号所を名古屋港管理組合庁舎6階に移設
- ・昭和43年（1968）9月2日、箱根丸、我が国初めてのフルコンテナ船として東京品川埠頭からロサンゼルスへ向け処女航海（日本郵船（株）所属）
- ・昭和43年（1968）9月5日、大型鉄鉱石専用船富隆丸入港（日本郵船、5万5,862総トン）
- ・昭和43年（1968）9月11日、指定水域の指定及び水質基準の設定について公示（公共用水域の水質の保全に関する法律）
- ・昭和43年（1968）9月29日、汐止港湾宿舎第2期分1棟完成
- ・昭和43年（1968）10月1日、引船にしき丸使用開始（185.91総トン）
- ・昭和43年（1968）10月1日、名古屋港運（株）解散
- ・昭和43年（1968）10月5日、名古屋港審議会、金城埠頭内部土地利用計画案を了承
- ・昭和43年（1968）10月21日、名四国道築地高架橋開通（853米）
- ・昭和43年（1968）11月1日、西部第1及び第2貯木場使用開始（第1 15万3,000平米、第2

17万7,730平米)

- ・昭和43年(1968)11月1日、8号地木材整理場使用廃止(8万9,380平米)
- ・昭和43年(1968)11月1日、中川運河松重閘門閉鎖(中川区松重町)
- ・昭和43年(1968)11月8日、西部調整委員会設立(西部木材港の木材入港対策)
- ・昭和43年(1968)11月14日、名古屋港港湾調整協議会発足(月末月初の船積貨物の集中緩和対策、名古屋港運協会内)
- ・昭和43年(1968)11月29日、金城埠頭1号ガントリークレーン使用開始(37.5トン)
- ・昭和43年(1968)11月29日、金城埠頭西側77号岸壁使用開始(重量物岸壁)
- ・昭和43年(1968)11月29日、金城泊地に灯浮標2基設置
- ・昭和43年(1968)11月30日、西部木材港木材積載第1、第2船入港(フィリピン船イレネ号、7,074総トン、三井近海汽船三天丸、4,043総トン)
- ・昭和43年(1968)12月1日、西部第3貯木場使用開始(35万7,860平米)
- ・昭和43年(1968)12月1日、西部貯木場閘門使用開始
- ・昭和43年(1968)12月2日、西部木材港開設式
- ・昭和43年(1968)12月17日、愛知県名古屋水上警察署金城埠頭警邏連絡所設置
- ・昭和43年(1968)12月19日、金城埠頭コンテナ基地完成祝賀式(公共)
- ・昭和43年(1968)12月19日、邦船コンテナ第1船入港(日本郵船箱根丸、1万6,240総トン)
- ・この年昭和43年(1968)取扱貨物量5,245万3,912トン、入港船舶6万9,089隻

写真-83 皇太子殿下ご夫妻名古屋港ご視察（出典・名古屋港管理組合）



写真-84 初のコンテナ船プレジデント・リンカーン号名古屋港に初入港  
（出典・名古屋港管理組合）



写真-85 開設当時の西部木材港（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和 44 年（1969）

- ・昭和 44 年（1969）1 月 1 日、引船きそ丸使用開始（172.23 総トン）
- ・昭和 44 年（1969）2 月 5 日、北陸地方でポートセールス（金沢、富山、2 月 5 日、6 日）
- ・昭和 44 年（1969）2 月 12 日、名古屋・四日市商工会議所第 1 回経済交流懇談会開催
- ・昭和 44 年（1969）2 月 20 日、市電名古屋港・日比野間廃止
- ・昭和 44 年（1969）2 月 24 日、名古屋商工会議所豪州・ニュージーランド港湾使節団出発（団長高橋儀三郎、IAPH 第 6 回総会に出席の名古屋港管理組合紅村副管理者合流、ホリオーク・ニュージーランド首相始め現地有力者と懇談、3 月 2～8 日）
- ・昭和 44 年（1969）2 月 28 日、名古屋港管理組合庁舎増築完成（鉄筋 5 階建、延 3,349 平米）
- ・昭和 44 年（1969）3 月 1 日、第四管区海上保安本部通信所、国際 VHF 設備を本宮山に増設、名古屋海上保安部に端末設備を設置
- ・昭和 44 年（1969）3 月 8 日、金城橋片側完成（190 米）
- ・昭和 44 年（1969）3 月 11 日、南 1 区埋立完成（295 万 1,155 平米）
- ・昭和 44 年（1969）3 月 25 日、第 3 次港湾整備 5 箇年計画（43 年度～47 年度）閣議決定
- ・昭和 44 年（1969）3 月 29 日、名古屋港管理組合議会、新名古屋港湾会館建設費 1 億円を議決
- ・昭和 44 年（1969）3 月、西部木材産業地帯初の製材工場完成、操業開始（西 2 区、中村木材）
- ・昭和 44 年（1969）4 月 1 日、西部木材港係船浮標 7 基使用開始（53～56、59～61 番）
- ・昭和 44 年（1969）4 月 1 日、海岸通り 4 号上屋使用廃止（木骨平屋建、490 平米）
- ・昭和 44 年（1969）4 月 1 日、トラッククレーン 1・2 号使用廃止（各 22 トン）
- ・昭和 44 年（1969）4 月 1 日、沈・廃船専用処理場使用開始（南 1 区）

- ・昭和 44 年（1969）4 月 1 日、東海市市制施行
- ・昭和 44 年（1969）4 月 1 日、堀川、庄内川水系の庄内川左派川として一級河川に昇格
- ・昭和 44 年（1969）4 月 4 日、西知多産業道路名和・新舞子間開通（14.6 キロ米）
- ・昭和 44 年（1969）4 月 5 日、富士製鉄（株）名古屋製鉄所第 3 高炉火入れ式
- ・昭和 44 年（1969）4 月 13 日、バナナ埠頭（4 号地）上屋建設工事着手
- ・昭和 44 年（1969）4 月 15 日、南部臨海工業地帯に緑地造成工事着手
- ・昭和 44 年（1969）4 月 18 日、邦船 6 社、名古屋港管理組合と共同出資によるコンテナ埠頭会社設立の要望を同組合へ申入れ（ジャパンライン、川崎汽船、大阪商船三井船舶、日本郵船、昭和海運、山下新日本汽船）
- ・昭和 44 年（1969）4 月 24 日、連絡艇あった就航（14.3 総トン）
- ・昭和 44 年（1969）5 月 1 日、じんかい船第 1 号使用廃止（25 総トン）
- ・昭和 44 年（1969）5 月 1 日、西 4 区西側 99 号岸壁使用開始
- ・昭和 44 年（1969）5 月 1 日、名古屋港管理組合工業港建設事業部専用水道管理事務所設置
- ・昭和 44 年（1969）5 月 1 日、東海くみあい飼料（株）設立
- ・昭和 44 年（1969）5 月 12 日、鴨浦埋立完成（5,334 平米）
- ・昭和 44 年（1969）5 月 30 日、くず鉄埠頭埋立完成（1 万 731 平米）
- ・昭和 44 年（1969）5 月 31 日、オーストラリア・ジャパン・コンテナ・ライン社（AJCL）、日本・オーストラリア間コンテナ航路の名古屋港寄港を名古屋港管理組合へ申入れ
- ・昭和 44 年（1969）6 月 2 日、緑浜公園造成工事着手（西 2 区入口）
- ・昭和 44 年（1969）6 月 7 日、名古屋港管理組合、邦船 6 社と共同出資による名古屋コンテナ埠頭会社建設計画を発表
- ・昭和 44 年（1969）6 月 16 日、農林省名古屋植物検疫所西部出張所開所（西 4 区）
- ・昭和 44 年（1969）6 月 25 日、名古屋臨海鉄道（株）南港線南港駅・知多駅間営業運転開始（11.3 キロ米）
- ・昭和 44 年（1969）6 月 25 日、名古屋港緑化推進委員会第 1 回会議開催（名古屋港管理組合、緑化計画要綱案提出）
- ・昭和 44 年（1969）7 月 1 日、西 2 区一部給水開始
- ・昭和 44 年（1969）7 月 1 日、中部電力（株）名港火力発電所運転再開（一州町、4・5 号機、出力 12 万 1,000 キロワット）
- ・昭和 44 年（1969）7 月 4 日、オリエン特・オーバーシーズ・ライン社、コンテナ船の名古屋港寄港を名古屋港管理組合へ申入れ
- ・昭和 44 年（1969）7 月 5 日、東海木材荷役（株）設立
- ・昭和 44 年（1969）7 月 14 日、西埠頭南側前面船舶ていけい場使用廃止（L 区）
- ・昭和 44 年（1969）8 月 6 日、名古屋トヨタ埠頭増設工事完成（南 1 区、車両置場、18 万 6,120 平米）
- ・昭和 44 年（1969）8 月 12 日、富士製鉄（株）名古屋製鉄所 4 号転炉操業開始
- ・昭和 44 年（1969）8 月 15 日、西 4 区南側前面船舶ていけい場使用開始（U 区）
- ・昭和 44 年（1969）8 月 18 日、協和海陸荷役（株）、東海協和海陸（株）と商号変更
- ・昭和 44 年（1969）8 月 18 日、原田運輸大臣名古屋港を視察

- ・昭和 44 年（1969）8 月 26 日、ソ連科学調査船入港（ビーチャス号、5,500 排水トン）
- ・昭和 44 年（1969）8 月 28 日、A・N・L と K・LINE の共同運航によるザ・イースタン・シーロード・サービス、オーストラリア定期航路開設第 1 船（オーストラリアン・エンタープライズ号）入港（1 万 6,580 総トン）
- ・昭和 44 年（1969）9 月 1 日、金城埠頭西側北部前面船舶ていけい場使用開始（N 区）
- ・昭和 44 年（1969）9 月 29 日、外港第 2 航路新設に伴う灯浮標設置完了
- ・昭和 44 年（1969）9 月 29 日、金城泊地に灯浮標 1 基設置
- ・昭和 44 年（1969）10 月 1 日、愛知総合職業訓練所名古屋港湾労働支所を愛知総合高等職業訓練校名古屋港湾労働分校と改称
- ・昭和 44 年（1969）10 月 7 日、名古屋・ロサンゼルス姉妹都市提携 10 周年を記念し松坂屋でロサンゼルス展開催
- ・昭和 44 年（1969）10 月 14 日、名古屋港管理組合、昭和 38 年度から昭和 44 年度までの 5 か年の港内水質汚染調査結果を発表
- ・昭和 44 年（1969）11 月 1 日、東埠頭 4 号上屋使用開始（鉄筋 3 階建 1 階部分、1,618 平米）
- ・昭和 44 年（1969）11 月 11 日、名古屋港管理組合・知多町、東亜石油（株）・出光興産（株）と公害防止協定書を交換
- ・昭和 44 年（1969）11 月 1 日、名古屋臨海工業地帯漁業補償支払い終了（総額 249 億円）
- ・昭和 44 年（1969）11 月 17 日、名古屋港緑化計画要綱策定
- ・昭和 44 年（1969）11 月 20 日、名四国道豊明・名古屋市南区北頭間全面開通（9.4 キロ米）
- ・昭和 44 年（1969）11 月 26 日、四日市港コンテナ基地開設式（公共）
- ・昭和 44 年（1969）11 月 29 日、築地灯台廃止（4 号地）
- ・昭和 44 年（1969）12 月 1 日、西埠頭 1 号起重機使用廃止（電動ジブ起重機、5 トン）
- ・昭和 44 年（1969）12 月 19 日、外国航路入港船 7,000 隻達成（ソ連船アストラハン号、3,816 トン）
- ・昭和 44 年（1969）12 月 22 日、名古屋港廃船処理協議会設立（名古屋港運協会内）
- ・昭和 44 年（1969）12 月 22 日、名港ビルディング完成
- ・この年昭和 44 年（1969）取扱貨物量 6,112 万 3,691 トン、入港船舶 7 万 2,521 隻

写真-86 金城埠頭のコンテナ岸壁（出典・名古屋港管理組合）



写真-87 原田運輸大臣名古屋港視察（出典・名古屋港管理組合）



## 昭和 45 年 (1970)

- ・昭和 45 年 (1970) 1 月 1 日、名古屋税関、名古屋港における輸出申告等の締切時間を月間を通じて船積予定日の 48 時間前とする制度の改定を実施
- ・昭和 45 年 (1970) 1 月 19 日、運輸省、特許会社方式によるコンテナ埠頭整備を名古屋港に初めて導入 11) 特許会社
- ・昭和 45 年 (1970) 1 月 20 日、金城埠頭 2 号ガントリークレーン使用開始 (37.5 トン)
- ・昭和 45 年 (1970) 1 月 24 日、大蔵省、昭和 45 年予算案を内示 (名古屋港のコンテナ整備に特許会社方式導入)
- ・昭和 45 年 (1970) 1 月 25 日、空見埠頭 1 号起重機使用開始 (電動水平引込み起重機、8 トン)
- ・昭和 45 年 (1970) 1 月 31 日、金城埠頭コンテナ基地指定保税地域に指定
- ・昭和 45 年 (1970) 1 月 31 日、昭和 45 年度予算案閣議決定 (名古屋港のコンテナ埠頭整備に特許会社方式導入)
- ・昭和 45 年 (1970) 2 月 1 日、外航通船用第 3 号浮棧橋使用開始 (飛島村地先、平行式浮棧橋)
- ・昭和 45 年 (1970) 2 月 2 日、名古屋港案内所及び観光ブリッジ完成、開所式 (中央埠頭入口、鉄筋 3 階建、延 442 平米)
- ・昭和 45 年 (1970) 2 月 11 日、金城埠頭 A 号上屋使用開始 (鉄骨鉄筋平屋建、5,300 平米)
- ・昭和 45 年 (1970) 2 月 17 日、岐阜でポートセールス
- ・昭和 45 年 (1970) 2 月 28 日、9 号地自動車専用岸壁完成 (藤木海運、150 米)
- ・昭和 45 年 (1970) 3 月 4 日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画 (昭和 55 年目標) の改定案を了承 (図-11 参照)
- ・昭和 45 年 (1970) 3 月 10 日、金城埠頭 3 号上屋使用開始 (鉄骨鉄筋平屋建、6,000 平米)
- ・昭和 45 年 (1970) 3 月 10 日、金城埠頭西側 78 号岸壁使用開始 (重量物岸壁)
- ・昭和 45 年 (1970) 3 月 23 日、浜松でポートセールス
- ・昭和 45 年 (1970) 3 月 30 日、名古屋市港児童寮閉鎖 (港栄町 5-11)
- ・昭和 45 年 (1970) 3 月 31 日、富士製鉄 (株) と八幡製鉄 (株) が合併し、新日本製鉄 (株) を設立
- ・昭和 45 年 (1970) 4 月 1 日、大江町 1 号起重機使用開始 (電動ジブ起重機、3 トン)
- ・昭和 45 年 (1970) 4 月 1 日、4 号地埠頭 2 号上屋使用開始 (鉄筋 2 階建、3,287 平米)
- ・昭和 45 年 (1970) 4 月 1 日、空見埠頭 95、96 岸壁使用開始
- ・昭和 45 年 (1970) 4 月 1 日、西 4 区西側 98 号岸壁使用開始
- ・昭和 45 年 (1970) 4 月 1 日、西部陸上貯木場使用開始 (西 4 区、14 万 6,511 平米)
- ・昭和 45 年 (1970) 4 月 1 日、(社) 全日本検数協会、(社) 大日本船舶検数協会を吸収合併
- ・昭和 45 年 (1970) 4 月 1 日、(株) 上組名古屋バナナセンター竣工披露 (4 号地埠頭、鉄筋 2 階建、延 6,985 平米)
- ・昭和 45 年 (1970) 4 月 1 日、名古屋港産業観光協会設立
- ・昭和 45 年 (1970) 4 月 1 日、名古屋税関西埠頭監所完成
- ・昭和 45 年 (1970) 4 月 1 日、名古屋港湾会館着工
- ・昭和 45 年 (1970) 4 月 19 日、日中覚書貿易協定に調印
- ・昭和 45 年 (1970) 4 月 30 日、金城埠頭 2 号上屋使用開始 (鉄骨平屋建、4,380 平米)

- ・昭和 45 年（1970）5 月 1 日、名古屋港管理組合港営部管理課及び業務課を廃止し、港営課、施設管理課、中央埠頭事務所及び技術部公害課を設置
- ・昭和 45 年（1970）5 月 1 日、日本高速フェリー（株）設立
- ・昭和 45 年（1970）5 月 13 日、バナナセンターにバナナ積載第 1 船着岸（近海郵船玉山丸）
- ・昭和 45 年（1970）5 月 15 日、名古屋港管理組合規約の一部改正により、監査委員定数 2 名を 3 名とし、組合議会の同意を得て選任
- ・昭和 45 年（1970）5 月 17 日、PNW（北米北太平洋）航路コンテナ第 1 船入港（ジャパンラインごうるでんあろう、1 万 6,550 総トン）
- ・昭和 45 年（1970）5 月 19 日、港湾法及び港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律公布・施行（特定用途港湾施設の建設に係る資金の貸付等）
- ・昭和 45 年（1970）5 月 20 日、運輸政策審議会、運輸技術審議会を設置
- ・昭和 45 年（1970）5 月 25 日、港湾審議会第 41 回計画部会、名古屋港港湾計画（昭和 55 年目標）改定案を了承
- ・昭和 45 年（1970）5 月 26 日、運輸省、伊勢湾港湾計画の基本構想作成
- ・昭和 45 年（1970）6 月 1 日、名古屋港コンテナ埠頭建設推進委員会設立（名古屋港管理組合内）
- ・昭和 45 年（1970）6 月 1 日、金城埠頭西側 72～75 岸壁使用開始
- ・昭和 45 年（1970）6 月 1 日、金城埠頭西側北部前面船舶ていけい場使用廃止（N 区）
- ・昭和 45 年（1970）6 月 10 日、ロサンゼルス大通り命名式（金城埠頭内）
- ・昭和 45 年（1970）6 月 13 日、名古屋木材商業団地協同組合木材卸業団地建設起工式（西 2 区）
- ・昭和 45 年（1970）6 月 20 日、くず鉄埠頭南側 5 1 号岸壁使用開始
- ・昭和 45 年（1970）6 月 26 日、名古屋みなと宿舎完成
- ・昭和 45 年（1970）7 月 15 日、名古屋港港湾隣接地域を追加指定（9 号地地区）
- ・昭和 45 年（1970）7 月 16 日、ペルーへの救援米積出し（地震被害）
- ・昭和 45 年（1970）7 月 21 日、中部電力（株）西名古屋火力発電所運転開始（西 4 区、1 号機、出力 22 万キロワット）
- ・昭和 45 年（1970）7 月 25 日、王子埠頭に第 1 船着岸（西 4 区、春日井丸、3 万 5,000 トン）
- ・昭和 45 年（1970）7 月 27 日、王子製紙（株）王子埠頭完成（西 4 区、王子製紙専用埠頭）
- ・昭和 45 年（1970）8 月 21 日、運輸大臣、名古屋港港湾計画（昭和 55 年目標）の改定案を認可
- ・昭和 45 年（1970）8 月 26 日、長野県でポートセールス（岡谷、松本、8 月 26・27 日）
- ・昭和 45 年（1970）9 月 1 日、知多市制施行
- ・昭和 45 年（1970）9 月 1 日、西部第 4 貯木場使用開始（22 万 2,706 平米）
- ・昭和 45 年（1970）9 月 1 日、西部造船団地初の工場操業開始（西 2 区、袖野造船）
- ・昭和 45 年（1970）9 月 1 日、藤木輸送（株）設立
- ・昭和 45 年（1970）9 月 4 日、東海内航海運組合設立（港本町 5-12）
- ・昭和 45 年（1970）9 月 21 日、海岸保全区域を追加指定（愛知県告示第 739 号、堀川口海岸）
- ・昭和 45 年（1970）9 月 22 日、港湾法施行令及び港湾整備特別会計法施行令の一部を改正する政令公布・施行（特定用途港湾施設の建設に係る資金の貸付）
- ・昭和 45 年（1970）10 月 1 日、13 号地貯木場使用廃止（8 万 7,909 平米）
- ・昭和 45 年（1970）10 月 1 日、世界最大の LPG 専用タンカー入港（新和海運金山丸、4 万 1,939

総トン)

- ・昭和 45 年 (1970) 10 月 14 日、東邦瓦斯 (株) 空見工場操業開始 (空見町)
- ・昭和 45 年 (1970) 10 月 20 日、太平洋沿海フェリー (株) 設立
- ・昭和 45 年 (1970) 10 月 22 日、金城埠頭西側 79、80 号岸壁使用開始
- ・昭和 45 年 (1970) 11 月 1 日、4 号地埠頭 1 号上屋使用開始 (鉄骨鉄筋平屋建、3,470 平米)
- ・昭和 45 年 (1970) 11 月 1 日、金城埠頭 B 号上屋使用開始 (鉄骨鉄筋平屋建、5,300 平米)
- ・昭和 45 年 (1970) 11 月 20 日、フジフェリー (株) 設立
- ・昭和 45 年 (1970) 11 月 20 日、名古屋港管理組合議会、名古屋コンテナ埠頭 (株) に対する出資を可決
- ・昭和 45 年 (1970) 11 月 24 日、名古屋コンテナ埠頭 (株) 第 1 回設立発起人会開催
- ・昭和 45 年 (1970) 11 月 30 日、海岸保全区域を追加指定 (愛知県告示第 957 号、潮見地区海岸)
- ・昭和 45 年 (1970) 12 月 1 日、金城埠頭 4 号上屋使用開始 (鉄骨鉄筋平屋建、6,000 平米)
- ・昭和 45 年 (1970) 12 月 5 日、藤木作業 (株) 設立
- ・昭和 45 年 (1970) 12 月 11 日、名古屋コンテナ埠頭 (株) 第 2 回発起人会及び第 1 回取締役会開催
- ・昭和 45 年 (1970) 12 月 14 日、西埠頭 5 号上屋使用開始 (鉄筋 2 階建建 1 階部分 2,458 平米)
- ・昭和 45 年 (1970) 12 月 18 日、名門カーフェリー (株) 設立
- ・昭和 45 年 (1970) 12 月 18 日、名古屋港管理組合、邦船 6 社と名古屋コンテナ埠頭 (株) の設立に関する確認書及び運営に関する基本協定書に調印
- ・昭和 45 年 (1970) 12 月 25 日、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律公布
- ・昭和 45 年 (1970) 12 月 25 日、廃棄物の処理及び清掃に関する法律公布
- ・昭和 45 年 (1970) 12 月 25 日、水質汚濁防止法公布
- ・昭和 45 年 (1970) 12 月 25 日、公害防止事業費事業者負担法公布
- ・昭和 45 年 (1970) 12 月 26 日、名古屋コンテナ埠頭 (株) 設立 (授權資本金 11 億円)
- ・この年昭和 45 年 (1970) 取扱貨物量 6,814 万 6,747 トン、入港船舶 6 万 7,762 隻

写真-88 邦船6社と名古屋港管理組合出資により名古屋コンテナ埠頭（株）  
のスタート（出典・名古屋港管理組合）



11) 特許会社 コンテナ時代を迎えて、東西の港湾は公団方式で出発できたが、名古屋港は出遅れ「中京外貿埠頭公団」を要求したが見送られ結局特許会社方式としてスタートすることになった。このために政府は、港湾法、港湾整備緊急措置法の一部を改正し、特定用地港湾施設の建設に係わる資金の貸付の道を開いた。

### 昭和46年（1971）

- ・昭和46年（1971）1月1日、金城埠頭1号上屋使用開始（鉄骨平屋建、4,380平米）
- ・昭和46年（1971）3月1日、西部木材港係留浮標2基使用開始（57、58番）
- ・昭和46年（1971）3月1日、西2区東側前面船舶ていけい場使用開始（P区）
- ・昭和46年（1971）3月1日、名古屋コンテナセンター（旭運輸稲永コンテナ荷捌所）第1期工事完成、営業開始（稲永新田字り、敷地2万2,580平米、上屋2棟等延1万765平米）
- ・昭和46年（1971）3月6日、（財）名古屋港湾会館設立（基金1,000万円）
- ・昭和46年（1971）3月8日、名古屋港のコンテナ貨物上屋陸上輸送トレーラー基地としての複合ターミナル披露式
- ・昭和46年（1971）3月10日、港湾法施行規則の一部を改正する省令公布・施行
- ・昭和46年（1971）3月23日、名古屋港湾会館完成（南倉町4-6、鉄筋5階建、延8,463平米）
- ・昭和46年（1971）3月29日、名古屋港湾会館完工式
- ・昭和46年（1971）3月29日、地下鉄名古屋港・金山間営業運転開始（6キロ米）
- ・昭和46年（1971）3月29日、知多市、石川島播磨重工業（株）愛知工場と公害防止協定締結
- ・昭和46年（1971）4月1日、名古屋港湾会館条例公布・施行
- ・昭和46年（1971）4月1日、名古屋港湾会館開館（財団法人名古屋港湾会館へ管理委託）
- ・昭和46年（1971）4月1日、東築地町1号起重機使用廃止（電動ジブ起重機、6トン）

- ・昭和 46 年（1971）4 月 1 日、千年 1 号起重機使用廃止（電動ジブ起重機、3 トン）
- ・昭和 46 年（1971）4 月 1 日、（社）伊勢湾海難防止協会設立（大正海運内）
- ・昭和 46 年（1971）4 月 1 日、名古屋税関金城埠頭出張所開所（名古屋港管理組合稲永埠頭事務所金城派出所内）
- ・昭和 46 年（1971）4 月 2 日、愛知県公害防止条例公布
- ・昭和 46 年（1971）4 月 11 日、市バス名古屋港バスターミナル完成、業務開始（1・2 号地運河埋立地港橋西側）
- ・昭和 46 年（1971）4 月 14 日、名古屋港緑化推進委員会、名古屋港緑化実施計画を名古屋港管理組合へ答申
- ・昭和 46 年（1971）4 月 16 日、名古屋コンテナ埠頭（株）埠頭建設工事起工式（西 4 区）
- ・昭和 46 年（1971）4 月 19 日、名古屋港水域及び庄内川等水域の指定水域の指定及び水質基準告示（経済企画庁）
- ・昭和 46 年（1971）4 月 20 日、公害調査船碧海完成（13.92 総トン）
- ・昭和 46 年（1971）4 月 20 日、みなとロータリークラブ、ミュージック大時計を寄贈（中央埠頭入口）
- ・昭和 46 年（1971）4 月 26 日、名古屋港友会設立
- ・昭和 46 年（1971）5 月 1 日、8 号地埠頭東側 43～45 号岸壁使用開始
- ・昭和 46 年（1971）5 月 10 日、公害防止事業費事業者負担法施行
- ・昭和 46 年（1971）5 月 20 日、西防波堤灯台信号所使用廃止
- ・昭和 46 年（1971）5 月 25 日、名古屋港水域について環境基準の水域類型の指定を閣議決定
- ・昭和 46 年（1971）5 月 26 日、名古屋市港消防署水上出張所庁舎完成（空見町 37）
- ・昭和 46 年（1971）6 月 5 日、日本港湾経済学会中部部会設立総会（名古屋港湾会館）
- ・昭和 46 年（1971）6 月 10 日、西 5 区埋立工事着手
- ・昭和 46 年（1971）6 月 21 日、排水基準を定める総理府令公布
- ・昭和 46 年（1971）6 月 24 日、海洋汚染防及び海上災害の防止に関する法律施行（船舶の油による海水の汚濁に防止に関する法律廃止）
- ・昭和 46 年（1971）7 月 1 日、海岸通り 2 号起重機使用廃止（電動ピラー起重機、2 トン）
- ・昭和 46 年（1971）7 月 1 日、環境庁設置
- ・昭和 46 年（1971）7 月 5 日、海上コンテナ専用列車、西名古屋港・神戸港間運行開始
- ・昭和 46 年（1971）7 月 31 日、1・2 号地臨港線入替用蒸気機関車廃止（ディーゼル機関車と交替）
- ・昭和 46 年（1971）8 月 1 日、特恵関税制度実施
- ・昭和 46 年（1971）8 月 10 日、金城埠頭西側 81 号岸壁使用開始
- ・昭和 46 年（1971）8 月 11 日、空見埠頭埋立完成（46 万 4,163 平米）
- ・昭和 46 年（1971）8 月 29 日、ラッシュ船初入港（アメリカ船 T・E・カフ号、2 万 6,400 総トン）
- ・昭和 46 年（1971）9 月 3 日、東海地方の海岸一帯で異常潮位（名古屋港で+42 センチ）
- ・昭和 46 年（1971）9 月 13 日、名古屋港管理組合、名古屋フェリー埠頭公社設立許可申請書を運輸大臣へ提出

- ・昭和46年(1971)9月24日、廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行
- ・昭和46年(1971)10月1日、四日市コンテナ埠頭(株)設立
- ・昭和46年(1971)10月12日、清掃船第2清港丸完成(14.42総トン)
- ・昭和46年(1971)10月21日、日本港湾協会第43回通常総会開催(愛知県勤労会館)
- ・昭和46年(1971)10月22日、運輸大臣、名古屋フェリー埠頭公社設立を許可
- ・昭和46年(1971)10月26日、(財)名古屋フェリー埠頭公社設立
- ・昭和46年(1971)10月29日、(財)名古屋フェリー埠頭公社第1回理事会開催
- ・昭和46年(1971)11月1日、金城埠頭C号上屋使用開始(鉄骨鉄筋平屋建、5,300平米)
- ・昭和46年(1971)11月1日、中央埠頭南側5号岸壁使用廃止
- ・昭和46年(1971)11月1日、引船しおじ丸使用廃止(115.21総トン)
- ・昭和46年(1971)11月1日、引船こまき丸使用開始(199.5総トン)
- ・昭和46年(1971)11月30日、名古屋木材港港湾労働者福祉センター完成(西4区、鉄筋2階建、延1,068平米)
- ・昭和46年(1971)12月1日、名古屋木材港港湾労働者福祉センター開館
- ・昭和46年(1971)12月1日、臨港病院附属木材港診療所開設(海部郡飛島村大字新正成地先)
- ・昭和46年(1971)12月1日、市電西稲永・熱田駅前間廃止
- ・この年昭和46年(1971)取扱貨物量6,965万7,040トン、入港船舶6万2,891隻

写真-89 ラッシュ船初入港(出典・名古屋港管理組合)



## 昭和 47 年 (1972)

- ・昭和 47 年 (1972) 1 月 13 日、港湾情報連絡会議設立 (名古屋港管理組合、横浜市、神戸市)
- ・昭和 47 年 (1972) 1 月 14 日、名古屋港西防波堤灯台廃灯式
- ・昭和 47 年 (1972) 1 月 14 日、名古屋海上保安部金城信号所業務開始 (金城埠頭南西端)
- ・昭和 47 年 (1972) 1 月 14 日、名古屋港港湾区域変更 (名古屋港西防波堤及び灯台撤去に伴う)
- ・昭和 47 年 (1972) 1 月 18 日、海岸通り 7 号上屋使用開始 (鉄筋 3 階建 1 階部分、658 平米)
- ・昭和 47 年 (1972) 1 月 23 日、ナホトカ航路コンテナ第 1 船入港 (ソ連船カバレロフ号、3,016 総トン)
- ・昭和 47 年 (1972) 1 月 25 日、西部臨海工業地帯の行政区域確定 (西 2 区、西 3 区の一部及び西 4 区は海部郡飛島村、西 3 区の一部及び西 5 区は海部郡弥富町)
- ・昭和 47 年 (1972) 2 月 1 日、日本高速フェリー (株) 名古屋・高知・鹿児島港路第 1 船就航 (さんふらわあ、1 万 1,312 総トン、3 日 1 便)
- ・昭和 47 年 (1972) 2 月 8 日、ニューヨーク航路コンテナ第 1 船入港 (OOCL タエニホー号、2 万 5,831 総トン)
- ・昭和 47 年 (1972) 2 月 14 日、第四管区海上保安本部巡視船かみしま就航 (385 総トン)
- ・昭和 47 年 (1972) 2 月 16 日、あるぜんちな丸南米定期航路最終航路の帰途名古屋港に寄港
- ・昭和 47 年 (1972) 3 月 2 日、名古屋港乗船センター完成 (中央埠頭先端、水中翼船及び港内遊覧船用)
- ・昭和 47 年 (1972) 3 月 2 日、遊覧船しらとり就航 (名鉄名港遊覧船、180.83 総トン)
- ・昭和 47 年 (1972) 3 月 15 日、金城橋完成 (片側 2 車線、長さ 190 米)
- ・昭和 47 年 (1972) 3 月 17 日、第 4 次港湾整備五箇年計画 (46 年度～50 年度) 閣議決定
- ・昭和 47 年 (1972) 3 月 21 日、船員待合所建設工事完成 (中央埠頭内、鉄筋 2 階建、321 平米)
- ・昭和 47 年 (1972) 3 月 27 日、名古屋、知多北部都市計画名古屋臨港地区を指定 (愛知県告示第 207 号、南 1 区追加等)
- ・昭和 47 年 (1972) 3 月 27 日、東海くみあい飼料 (株)、知多工場が完成し稼働
- ・昭和 47 年 (1972) 3 月 29 日、水質汚濁防止法第 3 条第 3 項に基づく排水基準を定める条令公布 (愛知県)
- ・昭和 47 年 (1972) 3 月 30 日、愛知県・知多市、日本鉱業 (株) 知多製油所と公害防止協定締結
- ・昭和 47 年 (1972) 3 月 31 日、名古屋港管理組合、西部木材産業地帯第 2 期 1 次進出業者と用地譲渡契約を締結
- ・昭和 47 年 (1972) 3 月、知多市、東亜石油 (株) と公害防止協定締結
- ・昭和 47 年 (1972) 4 月 1 日、名古屋長距離フェリー連絡協議会設立 (中区栄 2-10)
- ・昭和 47 年 (1972) 4 月 1 日、金城埠頭東側 52 号岸壁使用開始
- ・昭和 47 年 (1972) 4 月 1 日、空見埠頭 2 号起重機使用開始 (電動水平引込み起重機、8 トン)
- ・昭和 47 年 (1972) 4 月 1 日、名港海運 (株)・大阪商船三井 (株)、空見コンテナセンター設立 (空見町 1、敷地 6 万 6,000 平米、建物延 1 万 6,400 平米)
- ・昭和 47 年 (1972) 4 月 1 日、荷役機械太閤丸使用廃止 (浮艇式起重機、50 トン)
- ・昭和 47 年 (1972) 4 月 1 日、(財) 愛知県環境保全公社設立
- ・昭和 47 年 (1972) 4 月 1 日、名古屋ユーロブリッジ (株) 設立、ユーロブリッジ・リミテッド・

トーキョーと名古屋地区代理店の契約を締結

- ・昭和47年(1972)4月14日、全日本海運組合スト
- ・昭和47年(1972)4月15日、市バス名古屋港・河合小橋間運転開始
- ・昭和47年(1972)4月28日、名古屋港臨港地区内の分区を全部改正(追加変更指定)
- ・昭和47年(1972)5月1日、名門カーフェリー(株)四日市・新門司航路第1船就航(かしい、6,406.45総トン)
- ・昭和47年(1972)5月1日、愛知県名古屋地域環境保全センター運営開始(南4区)
- ・昭和47年(1972)5月1日、外国航路船員船客待合場開設(中央埠頭基部)
- ・昭和47年(1972)5月1日、豊橋港開港
- ・昭和47年(1972)5月9日、名古屋港港湾区域変更(日長漁港の指定取消しに伴い編入)
- ・昭和47年(1972)5月17日、愛知県名古屋地域環境保全センター開所式(南4区)
- ・昭和47年(1972)6月15日、横須賀埠頭86号岸壁使用開始
- ・昭和47年(1972)6月23日、名古屋市国際展示場起工式(金城埠頭内)
- ・昭和47年(1972)7月1日、知多海浜プール第1期工事完成、開場(知多市八幡地先)
- ・昭和47年(1972)7月3日、じんかい処理用起重機完成(作良町、移動式、15トン)
- ・昭和47年(1972)7月4日、東濃地方等ポートセールス(瀬戸、恵那、岐阜、多治見、関、7月4、5日)
- ・昭和47年(1972)7月10日、名古屋税関西部出張所開所(海岸通り、名古屋税関旧庁舎内)
- ・昭和47年(1972)7月14日、全日本海員組合海員スト解除
- ・昭和47年(1972)7月22日、見本市船さくら丸入港(1万3,900総トン、日本産業巡航見本市協会)
- ・昭和47年(1972)7月30日、南3区東洋グレンターミナル稼働開始、第1船入港(ノルウェー船NORBU、1万8,832総トン)
- ・昭和47年(1972)8月25日、(財)名古屋フェリー埠頭公社ターミナルビル定礎式(空見町)
- ・昭和47年(1972)9月1日、西4区西側前面船舶ていけい場使用廃止(V区)
- ・昭和47年(1972)9月1日、11号地西側前面船舶ていけい場使用開始(V区)
- ・昭和47年(1972)9月9日、名古屋港審議会、西4区土地利用計画案を了承
- ・昭和47年(1972)9月16日、台風20号来襲
- ・昭和47年(1972)9月25日、(財)名古屋フェリー埠頭公社埠頭完成式(空見町、第1バース、旅客ターミナル1棟、駐車場一部)
- ・昭和47年(1972)9月30日、伊勢湾水理模型実験場基礎工事起工式(南区東又兵衛町、第五港湾建設局)
- ・昭和47年(1972)10月1日、(財)名古屋フェリー埠頭公社埠頭使用開始
- ・昭和47年(1972)10月1日、日本高速フェリー(株)名古屋・高知・鹿児島港路を3日2便に増便
- ・昭和47年(1972)10月1日、名門カーフェリー(株)名古屋・四日市・新門司航路開設(1日1便)
- ・昭和47年(1972)10月5日、名四国道全面開通(53.9キロ米、豊明市・四日市市間)
- ・昭和47年(1972)10月5日、中国船復交後初入港(ナンフィ号、9,070総トン)

- ・昭和 47 年（1972）10 月 13 日、金城埠頭北側 71 号岸壁使用開始
- ・昭和 47 年（1972）11 月 1 日、名古屋コンテナ埠頭（株）埠頭使用開始（西 4 区、岸壁 2 バース、起重機 2 基）
- ・昭和 47 年（1972）11 月 1 日、西 4 区東側前面船舶ていけい場使用開始（R 区）
- ・昭和 47 年（1972）12 月 9 日、伊勢湾水理模型協議会設立（第五港湾建設局）
- ・この年昭和 47 年（1972）取扱貨物量 7,030 万 5,250 トン、入港船舶 6 万 1,269 隻

写真-90 名古屋フェリー埠頭公社バースにさんふらわ接岸（出典・名古屋港管理組合）



写真-91 開通した金城橋（出典・名古屋港管理組合）



## 昭和 48 年 (1973)

- ・昭和 48 年 (1973) 1 月 7 日、名古屋コンテナ埠頭に第 1 船着岸 (大阪商船三井船舶おーすとらりあ丸、2 万 3,312 総トン)
- ・昭和 48 年 (1973) 1 月 25 日、朝鮮民主主義人民共和国 (北朝鮮) 船初入港 (万景峰号 3,573 総トン)
- ・昭和 48 年 (1973) 1 月 27 日、アメリカ、南ベトナムとベトナム和平協定・議定書に調印
- ・昭和 48 年 (1973) 1 月 31 日、港湾審議会、名古屋港大型タンカー係留施設 (シーバース) 設置計画案を了承
- ・昭和 48 年 (1973) 1 月 31 日、太平洋沿海フェリー (株)、名古屋・大分航路を 1 日 1 便に増便
- ・昭和 48 年 (1973) 2 月 14 日、大蔵省、外国為替相場の変動幅制限を停止
- ・昭和 48 年 (1973) 2 月 15 日、ニューヨーク航路初の邦船コンテナ船、名古屋コンテナ埠頭に着岸 (ジャパンライン・ジャパンアンブローズ、3 万 3,287 総トン)
- ・昭和 48 年 (1973) 2 月 21 日、北陸地方でポートセールス (富山、高岡、2 月 21、22 日)
- ・昭和 48 年 (1973) 3 月 10 日、名古屋税関監視艇えな就航 (12.88 トン)
- ・昭和 48 年 (1973) 3 月 10 日、西 2 区埋立完成 (279 万 3,333 平米)
- ・昭和 48 年 (1973) 3 月 15 日、稲永緑地完成 (潮風町 1-2、1,849 平米)
- ・昭和 48 年 (1973) 3 月 19 日、なごやぼーとらじおにフェリー通信所を増設
- ・昭和 48 年 (1973) 3 月 23 日、港ロータリークラブ、潮風町の臨港道路沿いに植樹 (トウカエデの成木 14 本)
- ・昭和 48 年 (1973) 3 月 25 日、太平洋沿海フェリー (株) あるなする就航 (6,844.41 総トン)
- ・昭和 48 年 (1973) 3 月 31 日、名古屋港管理組合、西部木材産業地帯第 2 期 2 次進出業者と用地譲渡契約を締結
- ・昭和 48 年 (1973) 3 月 31 日、金城西橋着工
- ・昭和 48 年 (1973) 4 月 1 日、太平洋沿海フェリー (株) 名古屋・仙台・苫小牧航路開設 (4 日 1 便)
- ・昭和 48 年 (1973) 4 月 1 日、千年 2 号起重機使用廃止 (電動ジブ起重機、3 トン)
- ・昭和 48 年 (1973) 4 月 1 日、船見町 1 号起重機使用廃止 (電動ジブ起重機、3 トン)
- ・昭和 48 年 (1973) 4 月 1 日、稲永第 2 埠頭 20~25 岸壁ニューヨーク定期航路から北米定期航路に用途区分変更
- ・昭和 48 年 (1973) 4 月 1 日、稲永第 2 埠頭 1~5 号上屋ニューヨーク定期航路船積卸し貨物から北米定期航路船舶船積卸し貨物に用途区分変更
- ・昭和 48 年 (1973) 4 月 1 日、(財) 名古屋フェリー埠頭公社第 2 バース使用開始
- ・昭和 48 年 (1973) 4 月 16 日、名古屋港管理組合工業港建設事業部を廃止し、環境整備部を設け、技術部工務課、公害課、第一修築事務所、第二修築事務所及び運河河川事務所を廃止し管理課、工事課、第一土木事務所、第二土木事務所及び第三土木事務所を設置し、環境整備部に管理課、建設課、保全課、南部土木事務所及び西部土木事務所を設置
- ・昭和 48 年 (1973) 5 月 1 日、引船第三平安丸使用廃止 (103.14 総トン)
- ・昭和 48 年 (1973) 5 月 1 日、引船あつたまる使用開始 (190.35 総トン)
- ・昭和 48 年 (1973) 5 月 1 日、船たて場使用廃止 (築地町 2)

- ・昭和 48 年（1973）5 月 1 日、（財）愛知県臨海環境整備事業団発足
- ・昭和 48 年（1973）5 月 1 日、知多市、南 4 区を南浜町と住居表示
- ・昭和 48 年（1973）5 月 3 日、タンカー日聖丸、伊良湖水道で西ドイツ船に追突され、沈没（791 総トン）
- ・昭和 48 年（1973）5 月 10 日、四日市コンテナ埠頭（株）埠頭使用開始
- ・昭和 48 年（1973）5 月 16 日、藤木海運（株）9 号地冷蔵倉庫完成
- ・昭和 48 年（1973）5 月 21 日、日本長距離フェリー協会設立
- ・昭和 48 年（1973）5 月 25 日、石川島播磨重工業（株）知多工場完成（南 3 区）
- ・昭和 48 年（1973）6 月 12 日、防災船東石丸竣工披露（伊勢湾防災、734 トン）
- ・昭和 48 年（1973）6 月 16 日、（株）名古屋港流通センター設立（名港ビル内）
- ・昭和 48 年（1973）6 月 20 日、名古屋コンテナ埠頭指定保税地域に指定（西 4 区、棧橋等 7 万 4,050 平米）
- ・昭和 48 年（1973）6 月 28 日、太平洋沿海フェリー（株）あるごう就航（6,949.18 総トン）
- ・昭和 48 年（1973）6 月 30 日、知多海浜プール完成（知多市八幡地先）
- ・昭和 48 年（1973）7 月 1 日、大江町 1 号起重機使用廃止（電動ジブ起重機、3 トン）
- ・昭和 48 年（1973）7 月 1 日、知多海浜プール開場
- ・昭和 48 年（1973）7 月 1 日、海上交通安全法施行（伊良湖水道に法定航路海域設置）
- ・昭和 48 年（1973）7 月 1 日、太平洋沿海フェリー（株）、名古屋・仙台・苫小牧航路を 4 日 2 便に増便
- ・昭和 48 年（1973）7 月 10 日、南 3 区埋立完成（496 万 4,000 平米）
- ・昭和 48 年（1973）7 月 12 日、荒子川ポンプ所完成、通水式（名古屋市）
- ・昭和 48 年（1973）7 月 17 日、港湾法等の一部を改正する政令公布（港湾の環境の保全、港湾及び航路の計画的な開発、利用及び保全の体制の確立等）
- ・昭和 48 年（1973）7 月 19 日、6 号地埠頭 38 号岸壁築造工事着手
- ・昭和 48 年（1973）7 月 23 日、東海団地倉庫（株）設立（西 4 区）
- ・昭和 48 年（1973）8 月 1 日、引船むゆき丸使用廃止（95.04 総トン）
- ・昭和 48 年（1973）8 月 1 日、引船みづほ丸使用開始（191.53 総トン）
- ・昭和 48 年（1973）8 月 9 日、船内荷役協議会、全国船内協会と改称
- ・昭和 48 年（1973）8 月 21 日、8 号地埠頭埋立完成（7 万 1,979 平米）
- ・昭和 48 年（1973）8 月 23 日、愛知県・知多市、出光興産（株）愛知製油所と公害防止協定締結
- ・昭和 48 年（1973）8 月 31 日、IAPH、国連の貿易開発会議（UNCTAD）から非政府諮問機関に指定
- ・昭和 48 年（1973）8 月、出光興産（株）愛知製油所建設工事着手（南 4 区）
- ・昭和 48 年（1973）10 月 1 日、新堀川堀留下水処理場処理施設完成（中区大須四丁目）
- ・昭和 48 年（1973）10 月 1 日、知多市、三角地帯（市役所周辺埋立地）を緑町と住居表示
- ・昭和 48 年（1973）10 月 16 日、アラブ石油輸出機構（OAPEC）6 カ国、石油表示価格の 21% 引上げを決定
- ・昭和 48 年（1973）10 月 17 日、OAPEC10 カ国石油担当相会議、アメリカなどイスラエル支持国向け石油生産を 5% ずつ削減決定

- ・昭和 48 年（1973）10 月 20 日、名古屋港管理組合本庁舎所在地港本町六丁目 7 番地を入船一丁目 8 番 21 号と住居表示
- ・昭和 48 年（1973）10 月 25 日、第 1 次石油ショック
- ・昭和 48 年（1973）10 月 27 日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画（昭和 55 年目標）の一部変更案を了承<sup>13</sup> 市民開放の港湾計画
- ・昭和 48 年（1973）10 月 31 日、空見南緑地完成（空見町 3 万 7,597 平米）
- ・昭和 48 年（1973）10 月、東亜石油（株）名古屋製油所操業開始（南 3 区）
- ・昭和 48 年（1973）11 月 8 日、アラブ石油輸出国機構、原油生産量 25%削減を決定、対日供給量削減強化を通告
- ・昭和 48 年（1973）11 月 10 日、名古屋国際展示場開館式（金城埠頭、15 万 5,764 平米）
- ・昭和 48 年（1973）11 月 15 日、金城埠頭西側 82～85 岸壁使用開始
- ・昭和 48 年（1973）11 月 15 日、伊勢湾流出油災害対策協議会発足（第四管区海上保安本部内）
- ・昭和 48 年（1973）11 月 15 日、中部電力（株）、西 4 区に海上揚油栈橋完成
- ・昭和 48 年（1973）11 月 26 日、海岸保全区域を追加指定（愛知県告示第 1083 号大江、昭和地区海岸）
- ・昭和 48 年（1973）12 月 3 日、長野県でポートセールス（岡谷、諏訪 12 月 34 日）
- ・昭和 48 年（1973）12 月 19 日、港湾審議会第 58 計画部会、名古屋港港湾計画（昭和 55 年目標）の一部変更案を了承
- ・昭和 48 年（1973）12 月 20 日、高速消防防災船だいおう就航（伊勢湾防災、294 トン）
- ・昭和 48 年（1973）12 月 25 日、市バス汐止、空見町線フェリー埠頭まで延長運行開始
- ・この年昭和 48 年（1973）取扱貨物量 8,399 万 9,711 トン、入港船舶 6 万 472 隻

写真-92 開館した名古屋国際展示場（出典・名古屋港管理組合）



写真-93 埋立開始から10年完成した西2区（出典・名古屋港管理組合）



13) 昭和55年目標の名古屋港港湾計画を一部変更し、「港の市民への開放」を計画した嚆矢である。2号地三埠頭群を市民に開放する為の計画で、現在の計画とは若干違うが陳腐化しつつある内港部を市民生活の場として提供するとしている。

## 昭和 49 年 (1974)

- ・昭和 49 年 (1974) 1 月 1 日、金城埠頭 7 号上屋使用開始 (鉄骨鉄筋平屋建、6,000 平米)
- ・昭和 49 年 (1974) 1 月 15 日、中央・東埠頭間で第 1 回寒中水泳大会開催 (名古屋港管理組合、観海流共催)
- ・昭和 49 年 (1974) 2 月 2 日、名古屋港流通センター起工式 (西 4 区)
- ・昭和 49 年 (1974) 2 月 6 日、名古屋環状 2 号線名古屋港開口部の横断橋 (西 2 区・金城埠頭間) 地質調査開始 (中部地方建設局)
- ・昭和 49 年 (1974) 2 月 14 日、名港海運 (株) 4 号地トラック倉庫完成披露 (1,269 平米、4,320 ラック)
- ・昭和 49 年 (1974) 2 月 15 日、北ベトナム船初入港 (ソング号、3,174 トン)
- ・昭和 49 年 (1974) 2 月 15 日、名古屋港団地倉庫事業共同組合設立 (西 4 区)
- ・昭和 49 年 (1974) 3 月 19 日、公有水面埋立法の一部を改正する法律施行 (環境保全、土地利用の適正化、利害関係人の保護等)
- ・昭和 49 年 (1974) 3 月 20 日、西 2 区木場東緑地完成 (飛島村木場二丁目 710、5,220 平米)
- ・昭和 49 年 (1974) 3 月 20 日、空見緑地完成 (空見町 3-4、1 万 4,557 平米)
- ・昭和 49 年 (1974) 3 月 22 日、伊勢湾水理模型実験場完成 (南区東又衛町、第五港湾建設局)
- ・昭和 49 年 (1974) 3 月 25 日、東海地方でポートセールス (一宮、岐阜、関、瀬戸、多治見、鈴鹿、3 月 25~27 日)
- ・昭和 49 年 (1974) 3 月 29 日、運輸大臣、名古屋港港湾計画 (昭和 55 年目標) の一部変更案を認可
- ・昭和 49 年 (1974) 3 月 31 日、海岸通り 1 号起重機使用廃止 (電動ジブ起重機、3 トン)
- ・昭和 49 年 (1974) 3 月 31 日、潮見会館本館、別館閉鎖 (潮見町 15-1)
- ・昭和 49 年 (1974) 4 月 1 日、名古屋港審議会条例公布・施行 (港湾法に基づき名古屋港管理組合に設置する地方港湾審議会、昭和 26 年制定の同条例廃止)
- ・昭和 49 年 (1974) 4 月 1 日、西部臨海工業地帯企業連絡協力会発足
- ・昭和 49 年 (1974) 4 月 7 日、(株) 千年組を東海木材荷役 (株) と商号変更
- ・昭和 49 年 (1974) 4 月 10 日、伊勢湾シーバース建設工事着手
- ・昭和 49 年 (1974) 5 月 15 日、汐止町及び空見町地先埋立完成 (20 万 9,944 平米)
- ・昭和 49 年 (1974) 5 月 22 日、フジフェリー (株)、名古屋港寄港運行計画を中止
- ・昭和 49 年 (1974) 5 月 29 日、国 (第五港湾建設局)、高潮防波堤を名古屋港管理組合へ管理委託
- ・昭和 49 年 (1974) 6 月 1 日、5 号地 8 号上屋使用廃止 (木場町、木骨平屋建、529 平米)
- ・昭和 49 年 (1974) 6 月 18 日、名古屋港管理組合、名古屋港緑化事業推進のための緑化計画調査報告書を発表
- ・昭和 49 年 (1974) 6 月 27 日、名古屋港情報システム調査研究会発足 (名古屋港管理組合内)
- ・昭和 49 年 (1974) 7 月 1 日、伊良湖水道航路管制信号所業務開始 (伊良湖岬、第四管区海上保安本部)
- ・昭和 49 年 (1974) 7 月 1 日、月星運輸 (株)、月星海運 (株) と商号変更、名古屋支店を設置
- ・昭和 49 年 (1974) 7 月 13 日、港湾法施行令の一部を改正する政令公布 (第 265 号)
- ・昭和 49 年 (1974) 7 月 16 日、港湾の開発・利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基

本方針公布（運輸省告示第 278 号）

- ・昭和 49 年（1974）7 月 17 日、名城タグボート（株）設立
- ・昭和 49 年（1974）8 月 2 日、作倉 23 号上屋使用廃止（木骨平屋建、496 平米）
- ・昭和 49 年（1974）8 月 3 日、港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令公布（運輸省令第 35 号）
- ・昭和 49 年（1974）8 月 27 日、（財）名古屋フェリー埠頭公社第 3 バース建設工事着手
- ・昭和 49 年（1974）9 月 2 日、バン格拉デシュ船初入港（バン格拉デシュ・タラニ号、6,933 総トン）
- ・昭和 49 年（1974）9 月 15 日、港湾荷役、日曜日全休 1 ヶ月 1 日制を実施
- ・昭和 49 年（1974）9 月 20 日、日本高速フェリー（株）、名古屋・高知・鹿児島港路を 3 日 1 便に減便
- ・昭和 49 年（1974）9 月 20 日、埠頭休憩所設置委員会設立（上屋、船内、沿岸、検数、福利厚生協会の委員で構成）
- ・昭和 49 年（1974）10 月 5 日、ソ連客船フェリックス・ジェルジンスキー号入港（5,077 総トン）
- ・昭和 49 年（1974）10 月 17 日、阪和興行（株）名古屋鉄鋼センター完成式（西 2 区）
- ・昭和 49 年（1974）10 月 28 日、西 4 区トラック事業協同組合設立
- ・昭和 49 年（1974）11 月 9 日、浦賀水道で大型 LPG タンカー第 10 雄洋丸とリベリア貨物船が衝突
- ・昭和 49 年（1974）11 月 25 日、飯田でポートセールス
- ・昭和 49 年（1974）12 月 9 日、海岸通りを港町と住居表示
- ・昭和 49 年（1974）12 月 25 日、名古屋コンテナ埠頭地区指定保税地域運営協議会発足（名古屋税関内）
- ・昭和 49 年（1974）12 月 26 日、太平洋沿海フェリー（株）、名古屋・仙台・苫小牧航路にいしかり就航（1 万 1,880.37 総トン）
- ・昭和 49 年（1974）12 月 27 日、運輸省、ポートアイランド（仮称）埋立計画を認可
- ・この年昭和 49 年（1974）取扱貨物量 8,799 万 9,778 トン、入港船舶 5 万 5,287 隻

写真-94 水質向上を記念し寒中水泳大会（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和 50 年（1975）

- ・昭和 50 年（1975）1 月 13 日、ポートアイランド（仮称）埋立工事着手（第五港湾建設局）
- ・昭和 50 年（1975）1 月 27 日、9 号地流出油防止施設の総点検実施（名古屋港管理組合）
- ・昭和 50 年（1975）1 月 27 日、名古屋港審議会、名古屋港臨港地区の追加変更案を了承
- ・昭和 50 年（1975）1 月 31 日、伊勢湾シーバース（株）設立
- ・昭和 50 年（1975）2 月 1 日、金城埠頭東側 53 号岸壁使用開始
- ・昭和 50 年（1975）2 月 23 日、ナウル共和国（大洋州）貨物船初入港（トライフェナ号、1 万 1,730 総トン）
- ・昭和 50 年（1975）2 月 28 日、(株)名古屋港流通センター川西倉庫ウールセンター完成（西 4 区、上屋、1 万 9,569 平米、ヤード、1 万 3,000 平米）
- ・昭和 50 年（1975）3 月 7 日、名古屋新木材街組合を名古屋港木材産業協同組合と改組（中区松原 2810）
- ・昭和 50 年（1975）3 月 11 日、(株)名古屋港流通センター物流ターミナル第 1 期工事完成式（西 4 区、上屋等、延 2 万 9,192 平米、ヤード等、2 万 4,837 平米）
- ・昭和 50 年（1975）3 月 14 日、金城埠頭（南）緑地完成（4,174 平米）
- ・昭和 50 年（1975）3 月 15 日、金城西橋片側完成
- ・昭和 50 年（1975）3 月 20 日、伊勢湾水理模型初公開（南区東又衛町、第五港湾建設局）
- ・昭和 50 年（1975）3 月 25 日、南 3 区北浜緑地完成（知多市北浜 5-1、3 万 2,796 平米）
- ・昭和 50 年（1975）3 月 31 日、外航船舶建造融資利子補給契約締結期限が終了
- ・昭和 50 年（1975）4 月 1 日、西 2 区緑地広場の一部完成、野球場使用開始（約 1 万 3,300 平米）
- ・昭和 50 年（1975）4 月 11 日、中部電力（株）西名古屋火力発電所完成、6 号機運転開始（西 4 区、総出力 226 万 3,800 キロワット）
- ・昭和 50 年（1975）4 月 18 日、愛知県・知多市、東邦瓦斯（株）知多工場・中部電力（株）知多

## 火力発電所と公害防止協定締結

- ・昭和 50 年（1975）5 月 1 日、西部第 5 貯木場使用開始（西 3 区、7 万 4,908 平米）
- ・昭和 50 年（1975）5 月 1 日、西 3 区貯木場開門使用開始
- ・昭和 50 年（1975）5 月 1 日、船見町 2 号起重機使用廃止（電動スチフレックス起重機、5 トン）
- ・昭和 50 年（1975）5 月 1 日、引船にしき丸使用廃止（185.91 総トン）
- ・昭和 50 年（1975）5 月 1 日、引船すずか丸使用開始（268.63 総トン）
- ・昭和 50 年（1975）5 月 8 日、知多市、東邦瓦斯（株）知多 LNG 共同基地と公害防止の覚書に調印
- ・昭和 50 年（1975）5 月 10 日、愛知県立弥富野鳥公園開園（鍋田干拓）
- ・昭和 50 年（1975）5 月 12 日、東海地方港湾訪中友好代表団訪中（団長名古屋港管理組合紅村副管理者、5 月 12～27 日）
- ・昭和 50 年（1975）5 月 29 日、大名古屋港振興会を名古屋港振興会と改称
- ・昭和 50 年（1975）6 月 5 日、スエズ運河再開
- ・昭和 50 年（1975）6 月 26 日、太平洋沿海フェリー（株）、名古屋・仙台・苫小牧にだいせつ就航
- ・昭和 50 年（1975）7 月 14 日、知多 LNG 共同基地起工式（南 4 区）
- ・昭和 50 年（1975）7 月 26 日、太平洋沿海フェリー（株）名古屋・仙台・苫小牧航路を 1 日 1 便に増便
- ・昭和 50 年（1974）7 月 31 日、伊勢湾シーバース完成（常滑市大野町沖 7.4 キロ米、全長 500 米、25 万重量トン同時 2 隻着棧）
- ・昭和 50 年（1975）8 月 12 日、西 4 区埋立完成（482 万 8,013 平米）
- ・昭和 50 年（1975）8 月 12 日、イギリス海軍フリゲート艦マーメイド号親善訪問（2,520 排水トン）
- ・昭和 50 年（1975）8 月 24 日、伊勢湾シーバースに第 1 船着棧（沖の嶋丸、13 万 841 総トン）
- ・昭和 50 年（1975）8 月 31 日、中川口灯かん廃止
- ・昭和 50 年（1975）9 月 1 日、ナホトカ航路邦船コンテナ第 1 船入港（シベリア丸、6,749 重量トン）
- ・昭和 50 年（1975）9 月 6 日、名古屋港管理組合、名古屋市へ西 4 区の一部を食肉流通施設用地として譲渡（15 万 6,000 平米）
- ・昭和 50 年（1975）9 月 12 日、東海団地倉庫起工式（西 4 区）
- ・昭和 50 年（1975）10 月 1 日、出光興産（株）愛知製油所操業開始（南 4 区）
- ・昭和 50 年（1975）10 月 20 日、名古屋港湾災害対策協議会結成（名古屋海上保安部内）
- ・昭和 50 年（1975）11 月 4 日、消防防災船かいおう完成披露（伊勢湾防災、340.7 トン）
- ・昭和 50 年（1975）11 月 15 日、海底ケーブル敷設船黒潮丸入港（日本電信電話公社、33,449 総トン）
- ・昭和 50 年（1975）11 月 28 日、太平洋沿海フェリー（株）、名古屋・大分航路を 2 日 1 便に減便
- ・昭和 50 年（1975）12 月 15 日、9 号地東側 BX 岸壁使用開始
- ・昭和 50 年（1975）12 月 15 日、名古屋、知多北部、弥富都市計画名古屋港臨港地区を指定（愛知県告示、1039、1040、1036、西 2～4 区、南 2～4 区、金城埠頭等を追加）
- ・昭和 50 年（1975）12 月 18 日、伊勢湾海難防止協会調査研究特別委員会、LNG 船の航行を承認

- ・昭和 50 年（1975）12 月 22 日、南 2 区埋立完成（751 万 3,827 平米）
- ・昭和 50 年（1975）12 月 27 日、石油備蓄法公布
- ・この年昭和 50 年取扱貨物量 8,666 万 2,970 トン、入港船舶 5 万 5,070 隻

写真-95 伊勢湾シーバース（出典・名古屋港管理組合）

いせわん  
▼伊勢湾シーバース



高しおぼうはていから10キロメートル南の海の上にあります。もし、タンカーが火事になってもほかにもえうつらないように海の上につくられました。

タンカーではこばれてきた石油は海底にあるパイプを通して、ここから石油基地のタンクへおくられます。

写真-96 公開された伊勢湾模型実験場（出典・名古屋港管理組合）



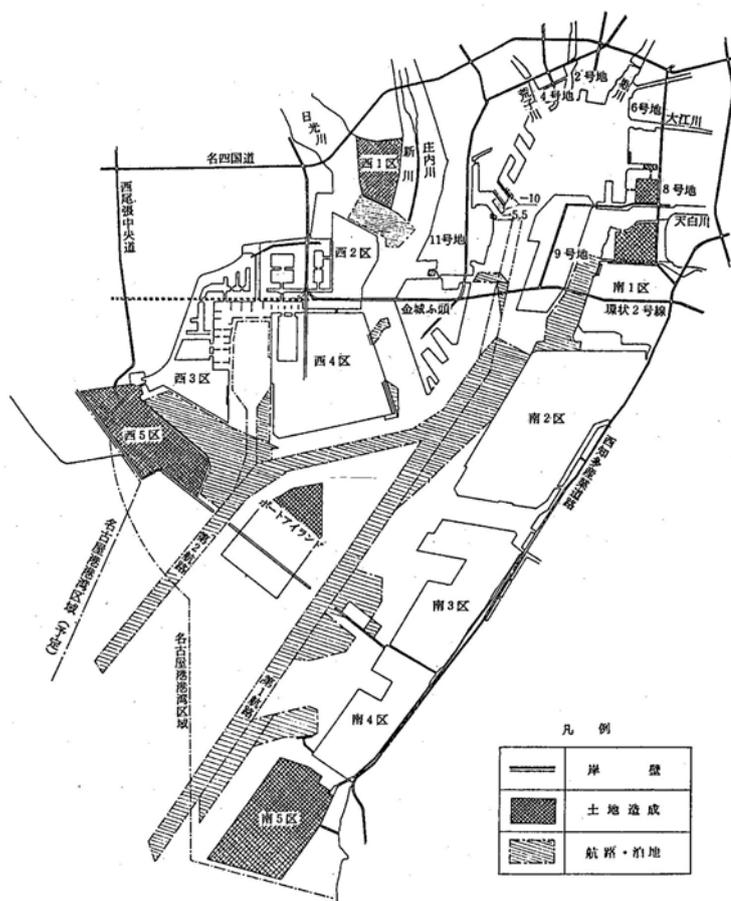
## 2-8 ガーデン埠頭を取り巻く状況の変化—港の市民開放施策の実施、第一次オイルショックから経済停滞時代—(昭和51年・1976～昭和60年・1985)

前項で一部を述べたが、コンテナ荷役方式の本格的な導入や、稲永埠頭、金城埠頭の本格稼働などガーデン埠頭を取り巻く状況の変化は、この埠頭群が有していた名古屋港での位置を「著しい変化」に追い込み、「表-10・名古屋港本船経岸荷役全体とガーデン埠頭のSHARE」から分かるように、最盛期5割を凌駕した取扱は1%にまで低下し、港湾としての働きを失った。そのような状況から昭和48年(1973)に港湾計画の一部改定を行い、この埠頭群の「市民への開放」を計画した。その実施は昭和51年度(1976)から始まり現在に継続されている。これらのことや昭和56年(1981)に港湾計画の改定を行っているがこれらの概要、公害対策事業の概要などこの項で述べることにする。

昭和50年(1975)代の10年間は、経済的に良いときと悪いときが平均し、やや停滞した時期とも言える。

名古屋港の港湾状況を見てみると、一般廃棄物、産業廃棄物の廃棄物処理が「都市及びこの地域の課題」となり、その処理場が港に求められ南五区(産業廃棄物)、西1区(一般廃棄物)に計画化された。その他にコンテナ輸送がますます発展しその対応として西4区、西5区に新しいコンテナバースを計画している。これらを主要計画として昭和56年(1981)に昭和65年(平成2年・1990)を目標年次として港湾計画の策定がなされた。この計画を図-12に示す。

図-12 名古屋港港湾計画図(昭和56年・1981改定、昭和65年・1990目標  
出典・名古屋港管理組合)



目標年次取扱貨物量 1億6,700万トン  
取扱貨物量実績 1億2,900万トン

目標取扱貨物量と取扱貨物量実績に乖離が発生しているが、二度にわたるオイルショックの影響から経済成長に停滞が発生していることを示している。

この年代の後半、環境に関して名古屋港では画期的ともいえる「公害対策事業」に取り組んでいる。大江川、7・8号地運河の二地域について海底地質の調査結果、汚染対策の為の国の基準「底質の暫定除去基準」（昭和50年・1975、10月28日付）によると、大江川下流部において、水銀25mg/kg、PCB10mg/kg、7・8号地運河において水銀24mg/kg、PCB10mg/kgであり（mg/kg=mg/L）この両地域において、この暫定基準を超えていることから、水質に与える影響については地域住民に与える影響を考慮して処理することとした。

この総事業費、関係企業は、大江川下流部=29億8,000万円（関係企業、三井東圧化学、大同特殊鋼、帝人、東レ、三菱重工業、三菱自動車、石川島播磨重工業）7・8号地運河部=16億6,000万円（関係企業、矢作製鉄、東亜合成化学）であり、「現地封じ込め工法」や、「埋立処理工法」により有害物質を処理した。

大江川については、昭和54年度（1979）着工～昭和61年度（1986）竣工、7・8号地にては、昭和55年度（1980）着工～昭和61年度（1986）竣工している。これらの工事は汚染事業者から負担を求める為の法律「公害防止事業費事業者負担法」により関係企業が応分（約6割）の費用を負担して行っている。このほかに、この年代（一部昭和40年・1965代後半）堀川、中川運河、港内において「浄化浚渫、あるいは公害浚渫」ということで、ヘドロ除去工事を行い底質浄化、水質浄化対策工事を行っている。これらの事業は昭和47年度（1972）から始まり昭和54年度（1979）に終了している。総事業費約9億3,000万円、総土量約51万立米であった。

陳腐化したガーデン埠頭（旧2号地三埠頭群）の再開発は、昭和48年（1973）の港湾計画の一部改定に盛り込まれ実現化の道を開いた。その計画上の道筋を見てみると以下のような変遷を辿っている。

- ・昭和48年（1973）12月 名古屋港港湾計画一部変更（昭和45年・1970改定本計画の一部変更、東埠頭と中央埠頭間の埋立及び同埋立地の緑化などが中心計画）
- ・昭和59年（1984）9月 名古屋港港湾計画軽易な変更（昭和56年・1981改定本計画の軽易な変更、南極広場など緑地計画の追加）
- ・平成元年（1989）12月 名古屋港港湾計画軽易な変更（昭和56年・1981改定本計画の軽易な変更、水族館建設の為の変更）
- ・平成2年（1990）6月 名古屋港港湾計画・改定（改定本計画にガーデン埠頭全体を緑地化する計画変更を織り込む）
- ・平成16年（2004）1月 名古屋港港湾計画軽易な変更（平成12年・2000改定本計画の軽易な変更、ガーデン埠頭東側の倉庫再利用によるイタリア村建設の為の変更）

このような計画に基づいて、昭和51年度（1976）からガーデン埠頭の再開発の工事に着工している。この事業がどのように展開してきたかを各年度の工事を見て振り返ってみることとする。この表に用いた資料は名古屋港管理組合から資料の提供を受けて調整したものである。この間の工事期間は、約30年間である。

表-11-1・ガーデン埠頭再開発工事（岸壁築造、埋立等）14)

| 施行年度      | 工事名                | 工事金額（円）       |
|-----------|--------------------|---------------|
| 昭和51・1976 | 東埠頭東側岸壁築造工事（その1）   | 375,000,000   |
|           | 東埠頭東側岸壁築造工事（その2）   | 408,000,000   |
|           | 東埠頭東側泊地浚渫工事        | 67,000,000    |
| 小計        |                    | 850,000,000   |
| 昭和52・1977 | 西埠頭東側物揚場その他築造工事    | 214,000,000   |
|           | 西埠頭東側物揚場築造工事（その1）  | 215,000,000   |
|           | 西埠頭東側物揚場築造工事（その2）  | 220,000,000   |
|           | 中央埠頭西側物揚場築造工事      | 149,000,000   |
| 小計        |                    | 605,000,000   |
| 昭和53・1978 | 中央埠頭浮棧橋取付部設置その他工事  | 1,280,000     |
|           | 中央埠頭西側物揚場その他築造工事   | 161,000,000   |
|           | 中央埠頭西側岸壁その他築造工事    | 185,000,000   |
|           | 中央埠頭南側岸壁築造工事       | 252,222,704   |
|           | 中東埠頭南側岸壁築造工事       | 129,000,000   |
| 小計        |                    | 728,502,704   |
| 昭和54・1979 | 6号地泊地浚渫工事（その1）     | 37,500,000    |
|           | 6号地泊地浚渫工事（その2）     | 36,800,000    |
|           | 中東埠頭間岸壁築造工事（その1）   | 306,000,000   |
|           | 中東埠頭間岸壁築造工事（その2）   | 257,000,000   |
|           | 中東埠頭間岸壁築造工事（その3）   | 100,635,515   |
|           | 中東埠頭間岸壁築造工事（その4）   | 83,000,000    |
|           | 2号地上屋跡地整備工事        | 26,411,612    |
|           | 中東埠頭間埋立工事          | 41,000,000    |
|           | 中東埠頭間埋立工事（その2）     | 50,614,404    |
|           | 中東埠頭間埋立工事（その3）     | 52,241,796    |
|           | 中東埠頭間埋立工事（その4）     | 41,661,161    |
| 小計        |                    | 1,032,864,488 |
| 昭和55・1980 | 2号地通路整備その他工事       | 17,292,997    |
|           | 2号地泊地浚渫工事          | 115,000,000   |
|           | 2号地盛土その他工事         | 38,348,753    |
|           | 2号地給水管設置その他工事      | 12,261,900    |
|           | 2号地盛土工事（その1）       | 32,000,000    |
|           | 2号地盛土工事（その2）       | 36,500,000    |
|           | ガーデン埠頭道路整備工事（その1）  | 64,500,000    |
|           | ガーデン埠頭道路整備工事（その2）  | 45,500,000    |
|           | ガーデン埠頭エプロン整備工事     | 42,500,000    |
|           | ガーデン埠頭荷捌地整備工事      | 17,804,342    |
|           | ガーデン埠頭荷捌地整備工事（その2） | 39,026,254    |
|           | ガーデン埠頭埋立工事（その1）    | 44,500,000    |
|           | ガーデン埠頭埋立工事（その2）    | 33,900,000    |
| 小計        |                    | 539,134,246   |
| 昭和56・1981 | ガーデン埠頭荷捌地整備工事      | 32,850,110    |
|           | ガーデン埠頭境界柵設置その他工事   | 3,000,000     |
| 小計        |                    | 35,850,110    |
| 昭和57・1982 | ガーデン埠頭荷捌地整備工事      | 43,875,862    |
|           | ガーデン埠頭駐車場整備工事      | 62,691,632    |
|           | ガーデン埠頭埋管その他工事      | 18,588,659    |
|           | ガーデン埠頭防潮壁吹付工事      | 1,400,000     |

|            |   |                        |             |
|------------|---|------------------------|-------------|
| 小          | 計 |                        | 126,556,153 |
| 昭和 58・1983 |   | ガーデン埠頭歩道橋築造工事          | 104,094,258 |
| 小          | 計 |                        | 104,094,258 |
| 昭和 59・1984 |   | ガーデン埠頭防舷材設置その他工事       | 12,000,000  |
| 小          | 計 |                        | 12,000,000  |
| 昭和 60・1985 |   | ガーデン埠頭地中配管その他工事        | 3,500,000   |
| 小          | 計 |                        | 3,500,000   |
| 昭和 63・1986 |   | ガーデン埠頭防潮壁付替工事          | 9,700,000   |
|            |   | 名古屋港線跡地整備工事            | 8,400,000   |
|            |   | 2号地地中配管布設工事            | 7,400,000   |
|            |   | 2号地舗装その他工事             | 46,800,000  |
|            |   | 西6号上屋跡地舗装工事            | 11,500,000  |
|            |   | 2号地弱電ケーブル布設工事          | 6,300,000   |
|            |   | 名古屋港線跡地及び遊歩道整備工事       | 44,000,183  |
| 小          | 計 |                        | 134,100,183 |
| 平成 4・1992  |   | 2号地緑地（北）整備工事           | 123,600,000 |
|            |   | ガーデン埠頭動線整備工事           | 197,018,272 |
|            |   | ガーデン埠頭駐車場整備工事          | 32,997,970  |
|            |   | 2号地駐車場その他整備工事          | 22,351,000  |
| 小          | 計 |                        | 375,967,242 |
| 平成 6・1994  |   | ガーデン埠頭西2号上屋 A 工区解体撤去工事 | 69,525,000  |
|            |   | ガーデン埠頭西号上屋 B 工区解体撤去工事  | 55,620,000  |
|            |   | 西埠頭駐車場整備その他工事          | 36,979,898  |
| 小          | 計 |                        | 162,124,898 |
| 平成 9・1997  |   | ガーデン埠頭吸麦機解体撤去工事        | 10,395,000  |
|            |   | 2号地西護岸補強工事             | 111,645,568 |
|            |   | 旧食糧庁サイロ改修工事            | 283,500,000 |
|            |   | 2号地護岸補強工事（その2）         | 74,671,781  |
| 小          | 計 |                        | 480,212,349 |
| 平成 10・1998 |   | ガーデン埠頭（2号地）西護岸補強その他工事  | 85,626,975  |
|            |   | ガーデン埠頭（2号地）西護岸補強工事     | 57,606,637  |
| 小          | 計 |                        | 143,233,612 |
| 平成 11・1999 |   | ガーデン埠頭東地区防潮壁改修その他工事    | 16,485,000  |
|            |   | ガーデン埠頭東地区敷地整備その他工事     | 26,709,633  |
|            |   | ガーデン埠頭西護岸補強工事（その2）     | 28,875,000  |
|            |   | ガーデン埠頭西護岸補強工事（その3）     | 89,250,000  |
|            |   | ガーデン埠頭西護岸補強工事（その4）     | 31,500,000  |
| 小          | 計 |                        | 192,819,633 |
| 平成 12・2000 |   | ガーデン埠頭護岸補強工事（その5）      | 109,312,002 |
|            |   | ガーデン埠頭全天候型通路整備工事       | 94,500,000  |
| 小          | 計 |                        | 203,812,002 |
| 平成 13・2001 |   | ガーデン埠頭バリアフリー施設設置その他工事  | 61,950,000  |
|            |   | ガーデン埠頭ウッドデッキ補修その他工事    | 58,626,806  |

|   |                    |               |
|---|--------------------|---------------|
|   | ガーデン埠頭西護岸補強工事（その6） | 19,742,464    |
| 小 | 計                  | 140,319,270   |
|   | 計                  | 5,870,091,148 |

14) この資料は所謂「純工事費」であり、当然その他に事務費や、倉庫などの移転費など補償費対象費は計上していない。従って事業費となるとこの額より相当量増額となる。又この資料中ガーデン埠頭の埋立に要した泊地などの浚渫工事は計上してある。

表-11-2・ガーデン埠頭再開発工事（緑地整備工事等）

| 施行年度      | 工事名                   | 工事金額（円）     |
|-----------|-----------------------|-------------|
| 昭和55・1980 | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事        | 29,300,000  |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事（その2）   | 56,098,098  |
| 小         | 計                     | 85,398,098  |
| 昭和56・1981 | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事（その3）   | 92,934,719  |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事（その4）   | 95,000,000  |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事（その5）   | 44,879,481  |
| 小         | 計                     | 232,814,200 |
| 昭和57・1982 | ガーデン埠頭臨港緑園歩道橋（仮称）築造工事 | 103,000,000 |
|           | ガーデン埠頭駐車場緑化工事         | 6,200,000   |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事（その6）   | 56,010,936  |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事（その7）   | 18,765,465  |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事（その8）   | 11,700,000  |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事（その9）   | 1,250,000   |
| 小         | 計                     | 196,926,401 |
| 昭和58・1983 | ガーデン埠頭臨港緑園花壇整備工事      | 4,366,397   |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事（その10）  | 74,000,000  |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事（その11）  | 18,898,354  |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事（その12）  | 24,432,491  |
| 小         | 計                     | 121,697,242 |
| 昭和59・1984 | 緑園入口整備その他工事           | 5,590,153   |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園時計台設置工事     | 23,200,000  |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事（その13）  | 16,885,074  |
|           | 案内板設置工事               | 230,000     |
| 小         | 計                     | 45,905,227  |
| 昭和60・1985 | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事（その14）  | 40,598,231  |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園展示物据付工事     | 4,450,000   |
|           | ガーデン埠頭日陰棚整備その他工事      | 800,000     |
|           | 記念碑設置工事               | 830,000     |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事（その15）  | 31,000,000  |
| 小         | 計                     | 46,678,231  |
| 昭和61・1986 | 記念碑設置工事               | 752,025     |
| 小         | 計                     | 752,052     |
| 昭和62・1987 | 名古屋港線跡地整備工事           | 34,294,488  |
|           | ガーデン埠頭緑園補修工事          | 14,673,243  |
| 小         | 計                     | 48,967,731  |
| 昭和63・1988 | 記念碑設置工事               | 1,250,000   |
| 小         | 計                     | 1,250,000   |
| 平成1・1989  | ガーデン埠頭駐車場整備その他工事      | 12,360,000  |
|           | ガーデン埠頭臨港緑園維持その他工事     | 8,858,000   |
|           | 2号地特定駐車場整備工事          | 8,858,000   |

|            |                      |               |
|------------|----------------------|---------------|
|            | ガーデン埠頭鉄道跡地舗装その他工事    | 10,557,500    |
| 小          | 計                    | 40,633,500    |
| 平成 2・1990  | ガーデン埠頭臨港緑園樹木植栽工事     | 10,918,000    |
| 小          | 計                    | 10,918,000    |
| 平成 3・1991  | 2号地緑地（北）整備工事         | 10,300,000    |
| 小          | 計                    | 10,300,000    |
| 平成 4・1992  | 2号地緑地（北）整備工事         | 123,600,000   |
| 小          | 計                    | 123,600,000   |
| 平成 5・1993  | ガーデン埠頭臨港緑園整備その他工事    | 37,904,000    |
| 小          | 計                    | 37,904,000    |
| 平成 6・1994  | ガーデン埠頭臨港緑園整備工事       | 5,768,000     |
| 小          | 計                    | 5,768,000     |
| 平成 8・1996  | ガーデン埠頭臨港緑園内防潮壁絵画塗装工事 | 2,223,129     |
|            | ガーデン埠頭臨港緑園時計台設置工事    | 19,776,000    |
| 小          | 計                    | 21,999,129    |
| 平成 10・1998 | ガーデン埠頭（2号地）緑地（南）整備工事 | 26,145,000    |
| 小          | 計                    | 26,145,000    |
| 平成 11・1999 | ガーデン埠頭緑地（南）整備工事（その2） | 108,998,685   |
|            | ガーデン埠頭緑地（南）整備工事（その3） | 39,900,000    |
|            | ガーデン埠頭緑地（南）整備工事（その4） | 114,045,033   |
| 小          | 計                    | 262,943,718   |
| 平成 12・2000 | ガーデン埠頭南広場整備その他工事     | 54,234,167    |
|            | ガーデン埠頭緑地（南）整備工事（その5） | 34,650,000    |
| 小          | 計                    | 88,884,167    |
| 平成 13・2001 | ガーデン埠頭緑地（南）整備工事（その6） | 57,850,608    |
|            | ガーデン埠頭緑地（南）整備工事（その7） | 120,750,000   |
| 小          | 計                    | 178,600,608   |
| 計          |                      | 1,588,085,304 |

表-11-3・ガーデン埠頭再開発工事（施設整備等）

| 施行年度       | 工事名                  | 工事金額（円）    |
|------------|----------------------|------------|
| 昭和 54・1979 | 港町5・6号及び中川1号上屋解体撤去工事 | 10,000,000 |
|            | 国1号上屋解体撤去工事          | 7,800,000  |
|            | 各埠頭内上屋外灯改修工事         | 3,900,000  |
| 小          | 計                    | 21,700,000 |
| 昭和 55・1980 | 中央埠頭2号上屋他2件解体撤去工事    | 38,500,000 |
|            | 東埠頭1・2号上屋他4件解体撤去工事   | 19,000,000 |
|            | 東埠頭公衆便所新築工事          | 4,500,000  |
|            | ガーデン埠頭荷捌地照明設備工事      | 9,500,000  |
| 小          | 計                    | 71,500,000 |
| 昭和 57・1982 | ガーデン埠頭休憩所並びに公衆便所新築工事 | 46,000,000 |
|            | ガーデン埠頭駐車場管理システム設備工事  | 8,000,000  |
|            | ガーデン埠頭駐車場詰所新築工事      | 8,250,000  |
|            | ガーデン埠頭駐車場照明設備工事      | 9,600,000  |
| 小          | 計                    | 71,850,000 |

|            |                             |             |
|------------|-----------------------------|-------------|
| 昭和 58・1983 | ガーデン埠頭 7 号上屋解体撤去その他工事       | 49,800,000  |
| 小計         |                             | 49,800,000  |
| 昭和 60・1985 | ガーデン埠頭放送設備工事                | 9,200,000   |
|            | ガーデン埠頭休憩所新築工事               | 367,000,000 |
|            | ガーデン埠頭休憩所空気調和設備工事           | 48,000,000  |
|            | ガーデン埠頭休憩所電気設備工事             | 78,800,000  |
|            | ガーデン埠頭公衆便所新築工事              | 9,850,000   |
| 小計         | ガーデン埠頭休憩所外構その他工事            | 26,900,000  |
| 小計         |                             | 539,750,000 |
| 昭和 61・1986 | 東・中・西駐車場照明設備その他工事           | 2,450,000   |
| 小計         |                             | 2,450,000   |
| 昭和 63・1988 | ガーデン埠頭 6 号上屋電気設備工事          | 12,000,000  |
|            | ガーデン埠頭 6 号上屋空調設備工事          | 12,500,000  |
|            | ガーデン埠頭 6 号上屋改造工事            | 47,000,000  |
|            | (旧) 観光案内所改修その他工事            | 40,000,000  |
|            | 労働会館他 2 件解体撤去工事             | 37,000,000  |
|            | ガーデン埠頭 1 号上屋解体撤去工事          | 23,400,000  |
|            | ガーデン埠頭 2 号上屋解体撤去工事          | 26,800,000  |
| 小計         | 西 6 号上屋解体撤去工事               | 14,300,000  |
| 小計         |                             | 213,000,000 |
| 平成 2・1990  | ガーデン埠頭臨港緑園照明施設整備その他工事       | 10,094,000  |
| 小計         |                             | 10,094,000  |
| 平成 3・1991  | ガーデン埠頭 3 番岸壁照明設備工事          | 7,931,000   |
| 小計         |                             | 7,931,000   |
| 平成 4・1992  | 2 号地 (西埠頭) 緑地整備工事           | 197,667,252 |
|            | ガーデン緑園総合案内所新築工事             | 75,190,000  |
|            | 2 号地緑地付帯施設電気設備工事            | 21,724,572  |
|            | 2 号地 (北) 照明設備工事             | 29,355,000  |
|            | ガーデン埠頭駐車場照明設備工事             | 4,377,500   |
|            | ジェティイースト整備工事                | 24,411,000  |
|            | 構内電話外線設備その他工事               | 1,854,000   |
|            | ガーデン埠頭駐車場料金徴収施設設置工事         | 19,364,000  |
|            | 2 号地 (西埠頭) 緑地整備その他工事        | 2,369,000   |
| 小計         | 2 号地電源設備改修工事                | 29,561,000  |
| 小計         |                             | 405,873,324 |
| 平成 5・1993  | ガーデン埠頭照明用電源その他工事            | 8,549,000   |
|            | ジェティイースト内休憩所設置その他工事         | 5,871,000   |
|            | ガーデン埠頭臨港緑園内公衆便所新築工事         | 122,570,000 |
| 小計         |                             | 136,990,000 |
| 平成 6・1994  | ガーデン埠頭電光案内板設置その他工事          | 12,360,000  |
| 小計         |                             | 12,360,000  |
| 平成 9・1997  | ガーデン埠頭川西倉庫 (A 工区) その他解体撤去工事 | 55,650,000  |
|            | ガーデン埠頭川西倉庫 (B 工区) その他解体撤去工事 | 130,200,000 |

|            |   |                             |               |
|------------|---|-----------------------------|---------------|
| 小          | 計 |                             | 185,850,000   |
| 平成 10・1998 |   | ガーデン埠頭（2号地）景観施設補強改修工事       | 182,042,802   |
|            |   | ガーデン埠頭西上屋解体撤去工事             | 33,459,562    |
|            |   | ガーデン埠頭船だまり北遊歩道照明設備<br>その他工事 | 24,150,000    |
|            |   | ガーデン埠頭防潮扉製作及び据付工事           | 75,600,000    |
|            |   | ガーデン埠頭防潮扉製作及び据付工事（その2）      | 33,075,000    |
| 小          | 計 |                             | 348,327,364   |
| 平成 11・1999 |   | ガーデン埠頭東地区防潮壁改修その他工事         | 16,485,000    |
|            |   | ガーデン埠頭3号上屋解体撤去工事            | 42,000,000    |
|            |   | ジェティウエスト改修その他工事             | 18,900,000    |
|            |   | ガーデン埠頭防潮扉製作及び据付工事（その3）      | 29,925,000    |
|            |   | ガーデン埠頭防潮扉設置工事               | 15,330,000    |
|            |   | ジェティウエスト身体障害者用便所設置工事        | 2,939,814     |
| 小          | 計 |                             | 125,579,814   |
| 平成 12・2000 |   | ガーデン埠頭防潮扉製作及び据付工事（その4）      | 69,300,000    |
|            |   | 名古屋港防潮扉遠方監視設備設置工事           | 189,625,142   |
|            |   | ガーデン埠頭8号倉庫解体撤去工事            | 2,939,814     |
| 小          | 計 |                             | 261,864,956   |
| 平成 13・2001 |   | ガーデン埠頭9号岸壁電気設備工事            | 3,255,000     |
|            |   | 名古屋港防潮扉遠方監視設備工事（その2）        | 37,275,000    |
| 小          | 計 |                             | 40,530,000    |
| 平成 14・2002 |   | ガーデン埠頭サイロ解体撤去工事             | 27,195,000    |
| 小          | 計 |                             | 27,195,000    |
|            | 計 |                             | 2,582,645,458 |

表-11-4・ガーデン埠頭再開発工事（ポートビル施設整備等）

| 施行年度       | 工事名                | 工事金額（円）       |
|------------|--------------------|---------------|
| 昭和 57・1982 | ポートビル新築工事          | 2,055,460,742 |
|            | ポートビル給排水衛生設備工事     | 85,000,000    |
|            | ポートビル電気設備工事        | 114,000,000   |
|            | ポートビル受変電設備製作据付工事   | 76,000,000    |
|            | ポートビル空気調和設備工事      | 170,000,000   |
|            | ポートビル昇降機設備工事       | 131,000,000   |
|            | ポートビル新築ガス工事        | 22,000,000    |
| 小          | 計                  | 2,653,460,742 |
| 昭和 58・1983 | ポートビル地中管路布設工事      | 1,800,000     |
|            | ポートビル外構その他工事       | 61,400,000    |
|            | ポートビル電話及び放送設備工事    | 15,600,000    |
| 小          | 計                  | 78,800,000    |
| 昭和 59・1984 | ポートビル無線設備工事        | 2,560,000     |
|            | ポートビル通線ケーブル布設その他工事 | 3,680,000     |

|            |                         |               |
|------------|-------------------------|---------------|
|            | ポートビル3号機エレベータ改造工事       | 23,700,000    |
| 小          | 計                       | 29,940,000    |
| 昭和 60・1985 | ポートビル北側駐車場整備その他工事       | 2,600,000     |
|            | ポートビル屋上渡り廊下新築その他工事      | 11,200,000    |
| 小          | 計                       | 13,800,000    |
| 昭和 61・1986 | ポートビル遠方監視設備工事           | 60,094,697    |
| 小          | 計                       | 60,094,697    |
| 平成 1・1989  | ポートビル変電設備増設工事           | 11,639,000    |
| 小          | 計                       | 11,639,000    |
| 平成 8・1996  | ポートビル館内監視用 ITV 設備改修工事   | 5,490,000     |
| 小          | 計                       | 5,490,000     |
| 平成 9・1997  | ポートビル5階休憩所身障者用施設設置その他工事 | 14,700,000    |
| 小          | 計                       | 14,700,000    |
|            | 計                       | 2,867,924,439 |

表-11-5・ガーデン埠頭再開発工事（ふじ施設設備等）

| 施行年度       | 工事名             | 工事金額（円）     |
|------------|-----------------|-------------|
| 昭和 59・1984 | ふじ船体改造並びに回航保管工事 | 190,879,400 |
|            | ふじ受電及び空調設備工事    | 60,000,000  |
|            | ふじ係留施設整備工事      | 173,197,455 |
|            | 連絡橋築造その他工事      | 43,903,504  |
| 小          | 計               | 467,980,359 |
| 昭和 60・1985 | ふじ排煙設備工事        | 15,500,000  |
|            | ふじ券売所新築工事       | 8,300,000   |
|            | ふじ改修その他工事       | 13,700,000  |
| 小          | 計               | 37,500,000  |
|            | 計               | 505,480,359 |

表-11-6・ガーデン埠頭再開発工事（水族館整備一期等）<sup>15)</sup>

| 施行年度       | 工事名                   | 工事金額（円）     |
|------------|-----------------------|-------------|
| 昭和 63・1988 | 西埠頭整備工事               | 44,163,732  |
|            | 水族館連絡橋下部築造工事（その1）     | 140,000,000 |
|            | 水族館連絡橋下部築造工事（その2）     | 144,000,000 |
|            | 水族館連絡橋上部築造工事          | 450,000,000 |
|            | 西埠頭サイロ及び4号上屋ケーブル配線替工事 | 830,000     |
|            | 西埠頭階段照明改修その他工事        | 6,183,735   |
|            | 西埠頭サイロ改修工事            | 52,438,584  |
|            | 西埠頭3号上屋他4件解体撤去工事      | 10,700,000  |
|            | 食糧庁付属倉庫他2件解体撤去工事      | 7,900,000   |
|            | 水族館連絡橋取付部築造工事         | 119,000,000 |
|            | 水族館付属公衆便所新築工事         | 25,000,000  |
|            | 名古屋税関西埠頭監所他3件解体撤去工事   | 1,350,000   |
|            | 西埠頭整備工事（その2）          | 24,800,000  |
|            | 名古屋税関ガーデン埠頭監所建築工事     | 34,000,000  |

|           |   |                         |               |
|-----------|---|-------------------------|---------------|
| 小         | 計 |                         | 1,060,366,061 |
| 平成 1・1989 |   | 名古屋港水族館新築工事             | 6,231,500,000 |
|           |   | 名古屋港水族館給排水衛生設備工事        | 247,200,000   |
|           |   | 名古屋港水族館電気設備工事           | 508,820,000   |
|           |   | 名古屋港水族館空調設備工事           | 1,236,000,000 |
|           |   | 名古屋港水族館新築工事監理委託         | 122,055,000   |
| 小         | 計 |                         | 8,345,575,000 |
| 平成 2・1990 |   | 名古屋港水族館中央監視設備工事         | 193,640,000   |
|           |   | 名古屋港水族館受変電設備工事          | 317,240,000   |
|           |   | 名古屋港水族館昇降機設備工事          | 257,500,000   |
|           |   | 名古屋港水族館展示工事             | 1,163,900,000 |
|           |   | 名古屋港水族館展示工事（その 2）       | 37,080,000    |
|           |   | 名古屋港水族館保管施設建築工事         | 58,710,000    |
|           |   | 名古屋港水族館保管施設水槽設備工事       | 180,250,000   |
|           |   | 名古屋港水族館水槽設備工事           | 1,380,200,000 |
|           |   | 名古屋港水族館造波設備工事           | 65,817,000    |
|           |   | 名古屋港水族館氷の実験水槽設備工事       | 35,329,000    |
|           |   | 名古屋港水族館人工降雪設備工事         | 89,610,000    |
| 小         | 計 |                         | 3,779,276,000 |
| 平成 3・1991 |   | 名古屋港水族館水槽照明調光設備工事       | 55,826,000    |
|           |   | 名古屋港水族館バイオフィルター水槽設備工事   | 187,125,714   |
|           |   | 名古屋港水族館清掃ロボット用レール設置工事   | 8,961,000     |
|           |   | 名古屋港水族館結露防止設備その他工事      | 48,101,000    |
|           |   | 名古屋港水族館展示工事（その 3）       | 808,550,000   |
|           |   | 名古屋港水族館バイオフィルター水槽建屋新築工事 | 46,350,000    |
|           |   | 名古屋港水族館展示工事（その 4）       | 8,961,000     |
| 小         | 計 |                         | 1,163,874,714 |
| 平成 5・1993 |   | 名古屋港水族館水槽系チラー設置工事       | 32,960,000    |
|           |   | 名古屋港水族館保管施設整備工事         | 113,300,000   |
|           |   | 名古屋港水族館保管施設空調設備工事       | 36,565,000    |
|           |   | 名古屋港水族館保管施設水槽設備工事       | 190,550,000   |
|           |   | サンゴ大水槽活性炭設備設置工事         | 48,513,000    |
|           |   | 地下貯水槽水位監視装置設置工事         | 27,810,000    |
|           |   | 名古屋港水族館カメ棟濾過配管改修工事      | 28,737,000    |
| 小         | 計 |                         | 478,435,000   |
| 平成 6・1994 |   | 名古屋港水族館保安電灯盤増設その他工事     | 18,540,000    |
|           |   | ペンギン展示室ビデオカメラ設置工事       | 9,733,500     |
|           |   | オーシャンシアター系空調設備改修その他工事   | 29,870,000    |
|           |   | 偕老同穴水槽設置その他工事           | 23,690,000    |
|           |   | オゾン設備活性炭装置設置その他工事       | 92,391,000    |
|           |   | ペンギン飼育研究室空調設備増設工事       | 1,545,000     |
|           |   | 南極コーナーその他自動制御設備設置工事     | 10,815,000    |

|            |   |                        |                |
|------------|---|------------------------|----------------|
| 小          | 計 |                        | 186,584,500    |
| 平成 7・1995  |   | 3階電気室冷房施設その他工事         | 3,965,500      |
|            |   | コンデンサ盤高調波対策その他工事       | 10,815,000     |
|            |   | 伊勢湾の海水槽水質浄化設備設置工事      | 7,828,000      |
|            |   | ペンギン室空調機冷凍防止ヒーター設置工事   | 3,914,000      |
|            |   | 名古屋港水族館オサガメ水槽設置工事      | 5,819,500      |
| 小          | 計 |                        | 32,342,000     |
| 平成 8・1996  |   | オキアミ展示水槽設備改修工事         | 16,480,000     |
|            |   | ペンギン展示室 ITV 設備改修工事     | 3,708,000      |
| 小          | 計 |                        | 20,188,000     |
| 平成 9・1997  |   | 名古屋港水族館保管施設建築工事        | 220,500,000    |
|            |   | 名古屋港水族館保管施設水槽設備工事      | 354,773,911    |
|            |   | 水族館保管施設給排水衛生設備工事       | 31,500,000     |
|            |   | 名古屋港水族館保管施設電気設備工事      | 65,100,000     |
| 小          | 計 |                        | 671,873,911    |
| 平成 10・1998 |   | 名古屋港水族館保管施設空調設備工事      | 91,350,000     |
|            |   | 名古屋港水族館保管施設水槽設備工事      | 25,830,000     |
|            |   | 名古屋港水族館カメ回遊水槽改修工事      | 2,310,000      |
|            |   | ガーデン埠頭エレベーター設備工事       | 16,590,000     |
|            |   | ガーデン埠頭エレベーター棟新築工事      | 42,000,000     |
| 小          | 計 |                        | 178,080,000    |
| 平成 11・1999 |   | 水族館ペンギン水槽空調設備改修工事      | 7,834,206      |
|            |   | 水族館海ガメ生態モニター設置工事       | 28,875,000     |
| 小          | 計 |                        | 36,709,206     |
| 平成 12・2000 |   | 水族館ペンギン水槽展示室その他改修工事    | 73,500,000     |
|            |   | 水族館ペンギン水槽空調設備その他改修工事   | 46,935,000     |
|            |   | 水族館ペンギン水槽展示工事          | 53,550,000     |
|            |   | 水族館ペンギン水槽人工降雪機改修工事     | 15,540,000     |
|            |   | ガーデン埠頭緑地（南）エレベーター棟新築工事 | 34,125,000     |
|            |   | ガーデン埠頭緑地（南）エレベーター棟設備工事 | 18,579,807     |
| 小          | 計 |                        | 242,229,807    |
| 平成 13・2001 |   | 水族館ブラインチラー設備その他工事      | 8,610,000      |
| 小          | 計 |                        | 8,610,000      |
| 平成 15・2003 |   | 水族館水質測定装置設置工事          | 4,725,000      |
| 小          | 計 |                        | 4,725,000      |
|            | 計 |                        | 16,208,869,194 |

表-11-7・ガーデン埠頭再開発工事（水族館整備二期等）

| 施行年度       | 工事名                     | 工事金額（円）       |
|------------|-------------------------|---------------|
| 平成 10・1998 | 名古屋港水族館第 2 期建設工事管理委託    | 162,750,000   |
|            | 水族館第 2 期クジラ骨格標本製作及び展示工事 | 56,175,000    |
|            | 名古屋港水族館第 2 期新築工事        | 7,350,000,000 |

|           |                                |                |
|-----------|--------------------------------|----------------|
|           | 名古屋港水族館第2期敷地整備工事               | 20,580,000     |
|           | 名古屋港水族館第2期給排水衛生工事              | 362,250,000    |
|           | 名古屋港水族館第2期中央監視設備工事             | 204,750,000    |
|           | 名古屋港水族館第2期昇降機設備工事              | 231,000,000    |
|           | 水族館第2期昇降装置及びゲート設備工事            | 388,500,000    |
|           | 名古屋港水族館第2期電気設備工事               | 892,500,000    |
|           | 名古屋港水族館第2期受変電設備工事              | 1,181,250,000  |
|           | 名古屋港水族館第2期空調設備工事               | 724,500,000    |
|           | 名古屋港水族館第2期展示工事                 | 1,485,750,000  |
|           | 名古屋港水族館第2期水処理設備工事              | 3,181,500,000  |
| 小         | 計                              | 16,241,505,000 |
| 平成11・1999 | 名古屋港水族館第2期工事用道路整備<br>その他工事     | 69,615,000     |
|           | 名古屋港水族館第2期展示工事（その<br>2）        | 345,969,795    |
|           | ガーデン埠頭西人工地盤建築工事                | 351,750,000    |
|           | ガーデン埠頭西人工地盤昇降機設備工<br>事         | 35,175,000     |
|           | 名古屋港水族館第2期水処理設備工事<br>（その2）     | 372,750,000    |
| 小         | 計                              | 1,175,259,795  |
| 平成12・2000 | ガーデン埠頭西人工地盤電気設備工事              | 9,450,000      |
|           | 名古屋港水族館エスカレーター設備工<br>事         | 48,267,716     |
|           | 水族館第2期クジラ骨格標本製作及び<br>展示工事（その2） | 17,325,000     |
|           | 水族館第2期クジラレプリカ製作及び<br>展示工事      | 35,622,873     |
|           | 水族館第2期汚泥脱水機棟新築工事               | 54,600,000     |
|           | 水族館第2期汚泥脱水設備工事                 | 105,000,000    |
|           | 名古屋港水族館第2期外構工事                 | 152,250,000    |
|           | 名古屋港水族館第2期外構電気設備工<br>事         | 29,400,000     |
|           | 名古屋港水族館第2期外構工事（その<br>2）        | 46,200,000     |
| 小         | 計                              | 498,115,589    |
| 平成13・2001 | 名古屋港水族館第2期外構工事（その<br>3）        | 25,147,752     |
|           | 名古屋港水族館第2期外構電気設備工<br>事（その2）    | 7,350,000      |
| 小         | 計                              | 32,497,752     |
| 計         |                                | 17,953,378,136 |

15) 水族館工事は工事として発注したものののみで、このほかに「海水購入」や、「魚類の購入」、「設計費等」工事費以外ものが事業費として計上されているが、これはこの表には計上されていない。

以上の表-11-1～7で、ガーデン埠頭再開発にかかわる工事を振り返ってみた。約30年間にわたる工事は用地造成工事から水族館築造工事までで、総工事費（純工事費のみである。事務費や物品

購入、補償費など含まない) 約 500 億円の巨費を投入している。

この 500 億円は公共事業であって、このほかに民間事業として「ジェティ・イースト、ウェストやサガワールド、結婚式場、イタリア村」など約 150 億円の投資を行っている。

公共事業を事業別に表示すれば、次表－11－8 のようになる。

表－11－8・ガーデン埠頭再開発事業・事業別工事費

| 事業名       | 工事費 (円)        | 工期                     |
|-----------|----------------|------------------------|
| 岸壁・埋立・護岸等 | 5,870,091,148  | 昭和 51・1976・～平成 13・2001 |
| 緑地等       | 1,589,085,304  | 昭和 55・1980～平成 13・2001  |
| 施設整備等     | 2,582,645,458  | 昭和 54・1979～平成 14・2002  |
| ポートビル等    | 2,867,924,439  | 昭和 57・1982～平成 9・1997   |
| ふじ等       | 505,480,359    | 昭和 59・1984～昭和 60・1985  |
| 水族館第 1 期等 | 16,208,869,194 | 昭和 63・1988～平成 15・2003  |
| 水族館第 2 期等 | 17,953,378,136 | 平成 10・1998～平成 13・2001  |
| 計         | 47,577,474,038 | 昭和 51・1976～平成 15・2003  |

このガーデン埠頭再開発にかかわる 30 年間の出来事を、時代別に分けて以下に示す。

#### 昭和 51 年 (1976)

- ・昭和 51 年 (1976) 1 月 1 日、松重開門使用廃止 (中川区松重町)
- ・昭和 51 年 (1976) 1 月 1 日、金城埠頭 6 号上屋使用開始 (鉄骨平屋建、6,000 平米)
- ・昭和 51 年 (1976) 1 月 1 日、6 号地埠頭 1 号起重機使用廃止 (電動引き込み起重機、20 トン)
- ・昭和 51 年 (1976) 1 月 1 日、5 号地 1・3・9 号上屋使用開始 (木骨平屋建、1・3 号、265 平米、9 号、496 平米)
- ・昭和 51 年 (1976) 1 月 12 日、北陸地方でポートセールス (金沢、富山、1 月 12 日、13 日)
- ・昭和 51 年 (1976) 2 月 1 日、名古屋港臨港地区内の分区を全部改正 (修景厚生港区新設、南・西部臨海用地及び金城埠頭等追加指定)
- ・昭和 51 年 (1976) 2 月 21 日、名港導水路海底トンネル着工 (愛知県)
- ・昭和 51 年 (1976) 3 月 9 日、国連海洋法会議で領海 12 海里、経済水域 200 海里の条件付承認を閣議決定
- ・昭和 51 年 (1976) 3 月 14 日、海上保安庁海洋測量船初洋初入港 (1,900 総トン)
- ・昭和 51 年 (1976) 3 月 15 日、金城西橋完成 (11 号地・金城埠頭間、延長 566.6 米)
- ・昭和 51 年 (1976) 3 月 22 日、金城埠頭電気開閉所開設
- ・昭和 51 年 (1976) 3 月 22 日、西 2 区木場南広場完成 (飛島村木場 2-67、3 万 6,083 平米)
- ・昭和 51 年 (1976) 3 月 22 日、中川橋緑地完成 (中川本町、499 平米)
- ・昭和 51 年 (1976) 4 月 1 日、20 号岸壁休憩所 (港区潮風町 67 番地) 使用開始
- ・昭和 51 年 (1967) 4 月 1 日、9 号地小型タンカー基地一部完成 (棧橋 125 米、監視所、ポンプ室)
- ・昭和 51 年 (1976) 4 月 1 日、名門カーフェリー (株) 名古屋・新門司航路を休止
- ・昭和 51 年 (1976) 4 月 1 日、名古屋地域環境保全センターを愛知県知多環境保全センターと改称
- ・昭和 51 年 (1976) 4 月 1 日、東邦瓦斯 (株)、知多工場を設置
- ・昭和 51 年 (1976) 4 月 10 日、西部木材港に木材会館開館
- ・昭和 51 年 (1976) 4 月 26 日、6 号地埠頭埋立完成 (7,881 平米)

- ・昭和 51 年（1976）4 月 30 日、11 号地西埠頭埋立完成（8 万 8,372 平米）
- ・昭和 51 年（1976）5 月 1 日、くず鉄 1 号起重機使用廃止（電動引込み起重機、10 トン）
- ・昭和 51 年（1976）5 月 1 日、西 2 区木場南広場野球場等使用開始（飛島村木場 67、3 万 6,000 平米）
- ・昭和 51 年（1976）5 月 10 日、名古屋港管理組規約の一部改正により議会の議員定数 22 名を 30 名に増員
- ・昭和 51 年（1976）5 月 15 日、6 号地埠頭西側 38 号岸壁使用開始（耐震岸壁）
- ・昭和 51 年（1976）6 月 1 日、石油コンビナート等災害防止法施行
- ・昭和 51 年（1976）6 月 22 日、金城西橋開通
- ・昭和 51 年（1976）6 月 22 日、名古屋港運協会雇用促進委員会解散
- ・昭和 51 年（1976）7 月 1 日、(財)名古屋フェリー埠頭公社第 3 バース使用開始
- ・昭和 51 年（1976）7 月 14 日、石油コンビナート等特別防災区域を指定する政令により名古屋臨海地区、特別防災区域に指定（6～9 号地、南 1～4 区等）
- ・昭和 51 年（1976）7 月 20 日、11 号地西側 70 号岸壁使用開始
- ・昭和 51 年（1976）7 月 30 日、西 4 区東側埋立完成（5 万 1,688 平米）
- ・昭和 51 年（1976）9 月 1 日、愛知県知多環境保全センター廃油汚泥（スラッジ）焼却施設完成、操業開始（南 4 区）
- ・昭和 51 年（1976）9 月 21 日、親しまれる港づくり懇談会発足（名古屋港管理組合内）
- ・昭和 51 年（1976）10 月 1 日、5 号地 11・14 号上屋使用廃止（木場町、木骨平屋建、11 号、490 平米、14 号、492 平米）
- ・昭和 51 年（1976）10 月 1 日、第 5 次港湾整備五箇年計画（51 年度・1976～55 年度・1980 閣議決定）
- ・昭和 51 年（1976）10 月 1 日、名古屋・鳥羽間の水中翼船営業中止（名鉄海上観光船、志摩勝浦観光船）
- ・昭和 51 年（1976）10 月 7 日、(財)名古屋中国展覧会協力会設立（名古屋商工会議所内）
- ・昭和 51 年（1976）10 月 27 日、日本・ニュージーランド航路コンテナ第 1 船入港（ジャパンライン・大阪商船三井船舶ごっとういっと、3 万 1,671.49 総トン）
- ・昭和 51 年（1976）11 月 1 日、ロサンゼルス港代表团名古屋港を訪問
- ・昭和 51 年（1976）11 月 1 日、東邦瓦斯（株）知多工場操業開始（南 3 区）
- ・昭和 51 年（1976）11 月 8 日、引船金城丸使用廃止（195.80 総トン）
- ・昭和 51 年（1976）11 月 8 日、引船さくら使用開始（198.94 総トン）
- ・昭和 51 年（1976）11 月、運輸省、海造審の答申を受け、造船 40 社に対して操業短縮勧告
- ・昭和 51 年（1976）12 月 1 日、5 号地 1 の 156 号上屋を名港海運（株）に委譲し、廃業
- ・昭和 51 年（1976）12 月 2 日、長野県でポートセールス（長野、松本、12 月 2、3 日）
- ・昭和 51 年（1976）12 月 4 日、IAPH 第 12 回総会開催港に名古屋港立候補
- ・昭和 51 年（1976）12 月 7 日、知多棧橋管理（株）設立
- ・昭和 51 年（1976）12 月 9 日、愛知県石油コンビナート等防災本部設置
- ・昭和 51 年（1976）12 月 24 日、名古屋港管理組合入港料条例公布
- ・この年昭和 51 年（1976）取扱貨物量 9,893 万 5,128 トン、入港船舶 5 万 7,692 隻

写真-97 使用開始した西2区野球場（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和52年（1977）

- ・昭和52年（1977）1月1日、名古屋港管理組合入港料条例施行（八大港入港料徴収実施）
- ・昭和52年（1977）1月15日、稲永第2埠頭20～25岸壁北米定期航路から北米、グアム及び南太平洋定期航路に用途区分変更
- ・昭和52年（1977）1月27日、日本・イラン間のコンテナ複合輸送船第1船入港（リベリア船グランドナビゲーター号、1万94総トン）
- ・昭和52年（1977）2月4日、南4区埋立完成（312万2,538平米）
- ・昭和52年（1977）3月26日、名古屋税関高速監視艇たてしな就航（28.15総トン）
- ・昭和52年（1977）3月31日、中川陸橋完成
- ・昭和52年（1977）4月1日、名門カーフェリー（株）名古屋・新門司航路を廃止
- ・昭和52年（1977）4月1日、引船きそ丸使用廃止（172.23総トン）
- ・昭和52年（1977）4月1日、引船かさぎ丸使用開始（195.51総トン）
- ・昭和52年（1977）4月1日、西2区木場南広場（東）野球場使用開始（飛島村木場二丁目67、野球場3面）
- ・昭和52年（1977）4月6日、名古屋中国展出品物積載船入港（中国船新安号、3,092総トン）
- ・昭和52年（1977）4月30日、IAPH第12回総会開催港に名古屋港内定（第10回ヒューストン総会合同理事会でシドニー港、インド政府、韓国政府、名古屋港についての投票により決定）
- ・昭和52年（1977）5月2日、領海法・漁業水域に関する暫定措置法公布
- ・昭和52年（1977）5月3日、名古屋中国展開催（金城埠頭、名古屋国際展示場、入場者131万2,667人、5月22日閉会）
- ・昭和52年（1977）5月12日、中央埠頭西側6号岸壁接岸最終船、イギリス客船コーラルプリンセス号（9,638総トン）入港
- ・昭和52年（1977）5月12日、元名古屋港管理組合専任副管理者前田一三逝去

- ・昭和 52 年（1977）5 月 13 日、中央埠頭西側 6 号岸壁使用廃止
- ・昭和 52 年（1977）5 月 18 日、前田一三港湾合同葬（名古屋港湾会館）
- ・昭和 52 年（1977）5 月 31 日、東海地震港湾施設震災対策協議会設立（第五港湾建設局）
- ・昭和 52 年（1977）6 月 1 日、海上衝突予防法公布
- ・昭和 52 年（1977）6 月 2 日、(財) 愛知県冷熱利用協会発足
- ・昭和 52 年（1977）6 月 15 日、九号地共同防災協議会発足
- ・昭和 52 年（1977）7 月 1 日、西 3 区東側 88・89 号岸壁使用開始
- ・昭和 52 年（1977）7 月 1 日、伊良湖水道周辺海域を含む伊勢湾、三河湾の全域を法定水先区に指定
- ・昭和 52 年（1977）7 月 1 日、西埠頭東側 7 号岸壁使用廃止
- ・昭和 52 年（1977）7 月 15 日、海上衝突予防法施行（昭和 28 年・1953 制定の同法全部改正）
- ・昭和 52 年（1977）8 月 1 日、伊勢湾三河湾外国船舶安全対策連絡協議会発足（伊勢湾防災内）
- ・昭和 52 年（1977）9 月 6 日、松重閘門保存決定（名古屋市）
- ・昭和 52 年（1977）9 月 7 日、荒子川、山崎川の両運河計画廃止決定（名古屋市）
- ・昭和 52 年（1977）9 月 7 日、新パナマ運河条約調印
- ・昭和 52 年（1977）9 月 23 日、知多 LNG 共同基地に第 1 船着棧（アメリカ船アクエリアス号、8 万 3,102.09 総トン）
- ・昭和 52 年（1977）10 月 15 日、ロサンゼルス港使節団ロイ・S・ファーキチ団長一行名古屋港を公式訪問（開港 70 周年記念祝賀行事）
- ・昭和 52 年（1977）10 月 17 日、開港 70 周年記念式（中央埠頭 1 号上屋屋上）
- ・昭和 52 年（1977）10 月 17 日、名古屋港港湾展覧会開催（開港 70 周年記念祝賀行事、中央埠頭 1 号上屋 2 階展示場、10 月 24 日閉会）
- ・昭和 52 年（1977）10 月 17 日、ロサンゼルスから贈られた記念碑の除幕式を金城埠頭中央緑地で挙行（開港 70 周年記念祝賀行事）
- ・昭和 52 年（1977）10 月 20 日、運輸省航海訓練所練習船日本丸入港（2,279 総トン、開港 70 周年記念祝賀行事、中央埠頭 4 号岸壁で 10 月 22、23 日一般公開）
- ・昭和 52 年（1977）11 月 1 日、5 号地 4・7 号上屋使用廃止（木骨平屋建、4 号、東築地町、265 平米、7 号、木場町、490 平米）
- ・昭和 52 年（1977）11 月 1 日、一州町 1 号起重機廃止（電動ジブ起重機、3 トン）
- ・昭和 52 年（1977）11 月 15 日、名古屋港管理組合公害防止事業費負担審議会条例公布・施行
- ・昭和 52 年（1977）11 月 25 日、凶南海運（株）設立
- ・昭和 52 年（1977）11 月 29 日、親しまれる港づくり懇談会、親しまれる港づくりの提言を名古屋港管理組合管理者に答申
- ・昭和 52 年（1977）11 月 30 日、名古屋港流通団地港湾労働者福祉センター開所式（西 2 区、鉄筋 2 階建、延 1,142 平米）
- ・昭和 52 年（1977）11 月 30 日、臨港病院付属木材港診療所閉鎖
- ・昭和 52 年（1977）11 月 30 日、名港海運（株）4 号地硅砂サイロ廃止
- ・昭和 52 年（1977）12 月 1 日、5 号地 10・12・13 号上屋使用廃止（木場町、木骨平屋建、10 号、490 平米、12 号、496 平米、13 号、493 平米）

- ・昭和 52 年（1977）12 月 1 日、東海電気通信局、東海統制通信事務所を桑名市に設置（管内電話の自動ダイヤル化、部署回線の多重無線化等通信施設、能力の改善を図る）
- ・昭和 52 年（1977）12 月 2 日、名古屋港流通団地港湾労働者福祉センター開館
- ・昭和 52 年（1977）12 月 2 日、臨港病院附属流通団地診療所開設（海部郡飛島村東浜二丁目 17）
- ・昭和 52 年（1977）12 月 5 日、北陸地方でポートセールス（高岡、小松、12 月 5、7 日）
- ・昭和 52 年（1977）12 月 23 日、名古屋海上保安部巡視艇しまなみ就航（123.79 総トン）
- ・この年昭和 52 年（1977）取扱貨物量 1 億 83 万 1,643 総トン、入港船舶 5 万 7,228 隻この年、開港以来初めて「1 億トン」の取扱貨物量を記録

写真－98 開港 70 周年記念式の模様（出典・名古屋港管理組合）



### 昭和 53 年（1978）

- ・昭和 53 年（1978）1 月 1 日、気象注意報標識廃止（中央埠頭入口東側）
- ・昭和 53 年（1978）1 月 16 日、名古屋港管理組合総務部企画調査課を廃止し、振興課を設け、港営部中央埠頭事務所を東埠頭事務所に、稲永埠頭事務所を中部埠頭事務所に改め、西部埠頭事務所を設置
- ・昭和 53 年（1978）1 月 26 日、なごやぽーとらじお送信所、第四管区海上保安本部汐止送信所から名古屋港管理組合庁舎に移設
- ・昭和 53 年（1978）2 月 1 日、金城埠頭 5 号上屋使用開始（鉄骨鉄筋平屋建、6,000 平米）
- ・昭和 53 年（1978）2 月 26 日、日本・フリマントル（西豪州）航路コンテナ第 1 船入港（リベリア船フリマントル・ベンチャー号、6,568 総トン）
- ・昭和 53 年（1978）3 月 9 日、名古屋港管理組合公害防止事業費負担審議会開催（第 1 回）、大江川及び 78 号地間運河汚泥対策事業に係わる費用負担計画案を諮問
- ・昭和 53 年（1978）3 月 15 日、港務艇ぽーとおぶなごや完成（111.13 総トン）
- ・昭和 53 年（1978）3 月 18 日、名古屋港管理組合、2 号地臨港緑園（仮称）計画を発表
- ・昭和 53 年（1978）3 月 20 日、西 4 区東浜中央緑地（南）完成（飛島村東浜一丁目、7 万 4,727

平米)

- ・昭和 53 年 (1978) 3 月 20 日、西 4 区流通団地完成
- ・昭和 53 年 (1978) 3 月 25 日、西 3 区広場完成 (弥富町楠 1-3、2 万 1,371 平米)
- ・昭和 53 年 (1978) 3 月 27 日、東海団地倉庫竣工式 (西 4 区、敷地 9 万 9,051 平米)
- ・昭和 53 年 (1978) 4 月 1 日、西 4 区東側 91 号岸壁使用開始
- ・昭和 53 年 (1978) 4 月 1 日、西 3 区第 7 貯木場使用開始 (7 万 7,803 平米)
- ・昭和 53 年 (1978) 4 月 1 日、53 号岸壁休憩所 (港区金城埠頭三丁目) 使用開始
- ・昭和 53 年 (1978) 4 月 1 日、港務艇ぼーとおぶなごや就航
- ・昭和 53 年 (1978) 4 月 2 日、日本高速フェリー (株)、名古屋・高知・鹿児島航路を休止
- ・昭和 53 年 (1978) 4 月 3 日、(社) 愛知県トラック協会設立
- ・昭和 53 年 (1978) 4 月 28 日、中部電力 (株) 知多火力発電所完成、6 号機運転開始 (南 3 区、総出力 335 万キロワット)
- ・昭和 53 年 (1978) 5 月 1 日、西 3 区広場及び西 2 区木場南広場 (東) 野球場使用開始 (各一面)
- ・昭和 53 年 (1978) 5 月 1 日、西 4 区東浜中央緑地 (北) 運動場使用開始 (飛島村東浜一丁目)
- ・昭和 53 年 (1978) 6 月 6 日、知多 LNG 共同基地完工式 (南 4 区、14 万 9,460 平米)
- ・昭和 53 年 (1978) 6 月 15 日、大規模地震対策特別措置法公布
- ・昭和 53 年 (1978) 6 月 27 日、石油開発公団改正公布 (石油の国家備蓄スタート)
- ・昭和 53 年 (1978) 6 月 30 日、第五港湾建設局浚渫兼油回収船清龍丸就航 (3,526 総トン、ドラッグサクシオン式浚渫船と流出油回収船を兼用)
- ・昭和 53 年 (1978) 6 月、日本専売公社名古屋港倉庫完成 (西 4 区)
- ・昭和 53 年 (1978) 8 月 15 日、元南極観測船宗谷さよなら航海で入港 (2,734 総トン)
- ・昭和 53 年 (1978) 9 月 1 日、名古屋港管理組合総務部行政監察課を廃止し、行政管理課を設置
- ・昭和 53 年 (1978) 9 月 10 日、中央堤北側船舶ていけい場使用開始 (Y 区、高潮防波堤中央堤東灯台から 22 度 2,080 米の地点を中心とした半径 400 米の円内の海面)
- ・昭和 53 年 (1978) 9 月 26 日、名古屋港管理組合船舶入出港管理システム火入れ式
- ・昭和 53 年 (1978) 9 月 26 日、名古屋海運懇話会を名古屋海運協会と改称
- ・昭和 53 年 (1978) 9 月 30 日、蟹江川及び日光川排水機場完成 (愛知県、排水能力、蟹江川、毎秒 45 立米、日光川、毎秒 100 立米)
- ・昭和 53 年 (1978) 10 月 1 日、名古屋港管理組合、公有地の管理方式を改定
- ・昭和 53 年 (1978) 10 月 1 日、外航通船用第 2 浮棧橋使用廃止 (中央・西埠頭間)
- ・昭和 53 年 (1978) 10 月 10 日、金城埠頭南側 65~67 岸壁使用開始
- ・昭和 53 年 (1978) 10 月 17 日、名港導水路海底トンネル貫通式 (愛知県、飛島村・南 2 区間、2,105 米)
- ・昭和 53 年 (1978) 10 月 24 日、中日定期航路 (上海・名古屋間) 試験船入港 (中国船東安号、3,576 総トン)
- ・昭和 53 年 (1978) 10 月 30 日、大江川埋立完成 (名古屋市、1 万 923 平米)
- ・昭和 53 年 (1978) 11 月 3 日、メキシコのロペス・ポルティエリョ大統領一行来港
- ・昭和 53 年 (1978) 11 月 3 日、メキシコ大通り命名式およびツララの戦士像の除幕式 (金城埠頭、名古屋市・メキシコ市都市提携行事)

- ・昭和 53 年（1978）12 月 7 日、引船とば丸使用廃止（117.23 総トン）
- ・昭和 53 年（1978）12 月 7 日、引船ふじ丸使用開始（89.08 総トン）
- ・昭和 53 年（1978）12 月 12 日、長野県でポートセールス（諏訪、岡谷、12 月 12、13 日）
- ・昭和 53 年（1978）12 月 14 日、大規模地震対策特別措置法施行
- ・昭和 53 年（1978）12 月 20 日、（社）九号地協同防災組織設立（九号地共同防災協議会解散）
- ・昭和 53 年（1978）12 月 21 日、タンカーによる石油備蓄開始
- ・昭和 53 年（1978）12 月 23 日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画（昭和 55 年目標・1980）の一部変更案を了承
- ・昭和 53 年（1978）12 月 23 日、南京大路命名式（金城埠頭、名古屋市・南京市友好都市提携行事）
- ・この年昭和 53 年（1978）取扱貨物量 1 億 130 万 6,104 トン、入港船舶 5 万 7,835 隻

写真-99 港務艇「ぼーとおぶなごや」（出典・名古屋港管理組合）





#### 昭和 54 年（1979）

- ・昭和 54 年（1979）1 月 1 日、中川運河 1 号上屋使用廃止（木骨平屋建、473 平米）
- ・昭和 54 年（1979）1 月 8 日、船舶入出港管理システム本格稼働（名古屋港管理組合）
- ・昭和 54 年（1979）1 月 8 日、三菱重工業（株）、名古屋航空機製作所大江分工場を設置
- ・昭和 54 年（1979）1 月 18 日、三菱重工業（株）、大江分工場を西 2 区に新設
- ・昭和 54 年（1979）1 月 25 日、金城埠頭南側 63・64 岸壁使用開始
- ・昭和 54 年（1979）1 月 30 日、名古屋海上保安部巡視船こまくさ就航（39 総トン）
- ・昭和 54 年（1979）2 月 6 日、名港西大橋（仮称）橋脚部分のボーリング調査開始（中部地方建設局）
- ・昭和 54 年（1979）3 月 6 日、港湾審議会第 85 回計画部会、名古屋港港湾計画（昭和 55 年・1980 目標）の一部変更案を了承
- ・昭和 54 年（1979）3 月 10 日、中川運河南郊支線、港北支線の一部埋立工事着手（名古屋市）
- ・昭和 54 年（1979）3 月 16 日、運輸大臣、名古屋港港湾計画（昭和 55 年目標・1980）の一部変更案を可決
- ・昭和 54 年（1979）3 月 23 日、西 4 区東浜中央緑地（北）完成（飛島村東浜一丁目、7 万 3,888 平米）
- ・昭和 54 年（1979）3 月 27 日、船舶電話の自動化開始
- ・昭和 54 年（1979）3 月 29 日、名古屋港商社懇談会発足（名古屋港管理組合内）
- ・昭和 54 年（1979）3 月 30 日、天白大橋完成（港区・東海市間、片側 275 米）
- ・昭和 54 年（1979）3 月 30 日、日本高速フェリー（株）、名古屋・高知・鹿児島航路を廃止）
- ・昭和 54 年（1979）4 月 1 日、名港検潮所、中央埠頭西側岸壁に移転、観測開始
- ・昭和 54 年（1979）4 月 1 日、2 号地再開発に伴う小型船用船だまり使用開始（中央埠頭・西埠頭間、3 万 9,500 平米の海面）

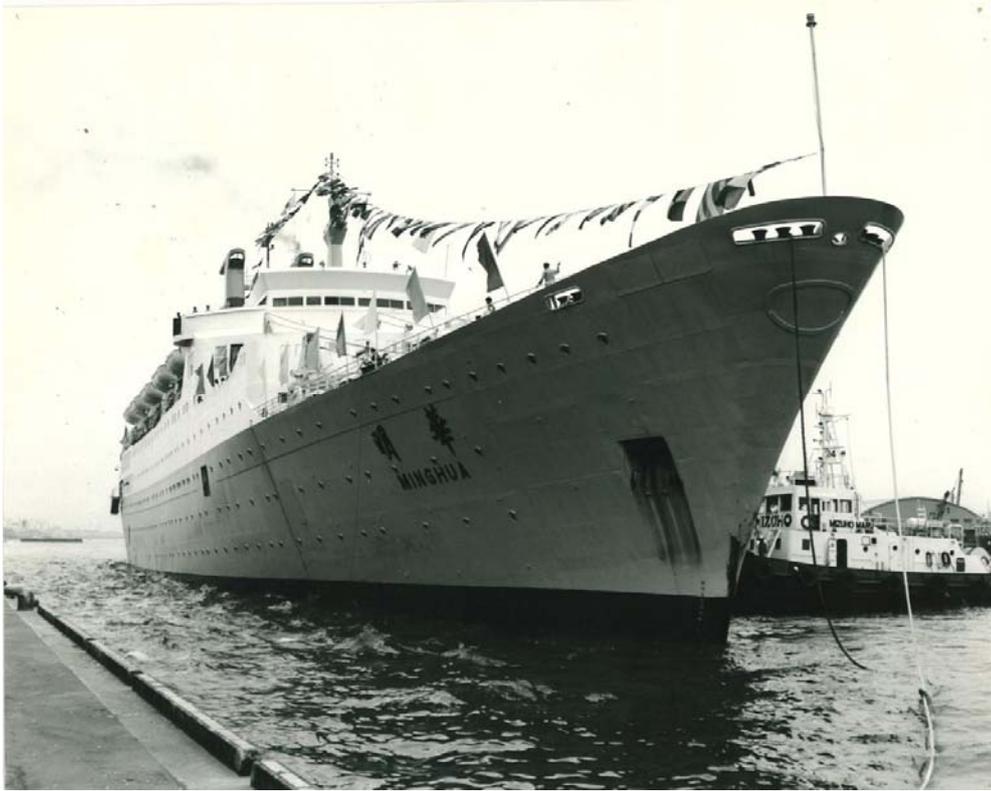
- ・昭和 54 年（1979）4 月 1 日、2 号地再開発に伴う中央埠頭・西埠頭間埋立地を特定駐車場として使用開始（3,500 平米、218 台収容）
- ・昭和 54 年（1979）4 月 5 日、IAPH 第 12 回総会組織委員会発足（名古屋港管理組合内）
- ・昭和 54 年（1979）4 月 11 日、中川運河中野橋開通（71.2 米）
- ・昭和 54 年（1979）4 月 20 日、内航通船用浮棧橋、中央埠頭・東埠頭間から中央埠頭西側先端へ移設（平行式浮棧橋）
- ・昭和 54 年（1979）4 月 30 日、金城埠頭を名古屋市域へ編入し金城埠頭一丁目及び三丁目に地番設定
- ・昭和 54 年（1979）5 月 1 日、港町 5・6 号上屋使用廃止（木骨平屋建、各 1,323 平米）
- ・昭和 54 年（1979）5 月 16 日、中日友好の船明華号入港（1 万 4,424 トン）
- ・昭和 54 年（1979）5 月 18 日、IAPH 第 11 回総会（ルアーブル）で次回総会開催地を名古屋と決定
- ・昭和 54 年（1979）5 月 25 日、名古屋港管理組合、名古屋港における港湾情報システムの電算化により日本港湾協会技術賞を受賞
- ・昭和 54 年（1979）5 月 30 日、名古屋港金城埠頭労働者福祉センター完成（鉄筋 2 階建、延 1,130 平米）
- ・昭和 54 年（1979）5 月、大江川緑地完成（名古屋市、1 万 1,700 平米）
- ・昭和 54 年（1979）6 月 1 日、東埠頭西側 3 号及び中央埠頭東側 4 号岸壁使用廃止
- ・昭和 54 年（1979）6 月 1 日、沖縄航路（名古屋・那覇間）新鋭コンテナ第 1 船金城埠頭に着岸（海龍、4,100 トン）
- ・昭和 54 年（1979）6 月 1 日、内航船員待合所廃止
- ・昭和 54 年（1979）6 月 12 日、水質汚濁防止法の一部改正により、伊勢湾など 3 水域、水質総量規制実施
- ・昭和 54 年（1979）6 月 29 日、（社）九号地共同防災センター設置（潮見町、鉄筋 3 階建、延 485 平米）
- ・昭和 54 年（1979）7 月 11 日、名古屋港金城埠頭港湾労働者福祉センター開所式（鉄筋 2 階建、延 1,130 平米）
- ・昭和 54 年（1979）7 月 20 日、国 1 号上屋使用廃止（港町 13、鉄骨鉄筋平屋建、1,680 平米）
- ・昭和 54 年（1979）7 月 21 日、名古屋市ポートプレイランド開園（金城埠頭、4 万 5,627 平米）
- ・昭和 54 年（1979）7 月 24 日、愛知都市計画地方審議会、名古屋環状 2 号線案（海上部）を了承
- ・昭和 54 年（1979）7 月 25 日、名古屋市道高速 2 号線南部（円上・大高間）使用開始（10.9 キロメートル）
- ・昭和 54 年（1979）7 月 29 日、豊田新線開通（名古屋鉄道）
- ・昭和 54 年（1979）7 月、2 号地再開発に伴う中央埠頭・東埠頭間岸壁築造工事着手（埋立造成）
- ・昭和 54 年（1979）8 月 3 日、建設大臣、名古屋環状 2 号線（海上部）を認可
- ・昭和 54 年（1979）8 月 10 日、名古屋環状 2 号線（海上部）都市計画決定
- ・昭和 54 年（1979）8 月 24 日、ベトナム難民名古屋港に上陸（58 人、南シナ海で三光汽船タンカー一國丸救助）
- ・昭和 54 年（1979）8 月、自治労・名古屋ブロック協議会、名古屋港にイメージについて市民アン

ケート結果発表（①貨物船、②みなと祭、③倉庫、④港湾労働者、⑤石油タンク）

- ・昭和 54 年（1979）9 月 11 日、出光興産（株）愛知製油所原油備蓄タンク群完成（南 4 区、10 基、94 万キロリットル備蓄可能）
- ・昭和 54 年（1979）9 月 25 日、ベトナム難民名古屋港に上陸（10 人、南シナ海でデンマーク船マチルドマーク号救助）
- ・昭和 54 年（1979）10 月 4 日、異常潮位により名古屋港周辺で浸水被害（+45 センチ）
- ・昭和 54 年（1979）10 月 6 日、南極観測船ふじ入港、一般公開（7,760 トン、海上自衛隊砕氷船）
- ・昭和 54 年（1979）10 月 11 日、国有林野管理審議会、名古屋営林局白鳥貯木場を名古屋市へ売却する案了承
- ・昭和 54 年（1979）10 月 19 日、台風 20 号来襲
- ・昭和 54 年（1979）10 月 21 日、住民に親しまれる名古屋港を考える会発足（自治労・名古屋ブロック協議会など 27 団体）
- ・昭和 54 年（1979）10 月 22 日、中部電力（株）始め 4 社、南 4 区に新 LNG 基地建設計画の合意内容を名古屋港管理組合及び名古屋通産局に説明（東邦瓦斯、伊藤忠商事、東亜石油）
- ・昭和 54 年（1979）11 月 1 日、名古屋税関西部出張所庁舎完成、業務開始（西 4 区）
- ・昭和 54 年（1979）11 月 2 日、名古屋港管理組合公害防止事業者負担審議会、大江川下流部及び 7・8 号地間運河汚泥対策事業に係わる費用負担計画について答申
- ・昭和 54 年（1979）11 月 7 日、第四管区海上保安本部、重質油分析器を導入
- ・昭和 54 年（1979）11 月 28 日、アメリカ船上デパート・ポーティクアメリカを乗せた新さくら丸入港（金城埠頭）
- ・昭和 54 年（1979）12 月 1 日、名古屋港管理組合、大江川下流部及び 7・8 号地間運河汚泥対策事業に係わる費用負担計画を発表
- ・昭和 54 年（1979）12 月 7 日、名古屋環状 2 号線（海上部）道路公団施行認可
- ・昭和 54 年（1979）12 月 11 日、東海北陸自動車道建設工事着手（岐阜県関市）
- ・昭和 54 年（1979）12 月 15 日、名古屋港管理組合、南 4 区新 LNG 基地建設を承認
- ・昭和 54 年（1979）12 月 17 日、名古屋港審議会、港湾環境整備負担金制度の実施案を了承
- ・昭和 54 年（1979）12 月 17 日、名古屋港団地倉庫完成（西 4 区、倉庫 14 棟、5 万 626 平米）
- ・昭和 54 年（1979）12 月 26 日、日本郵船（株）新造コンテナ船白馬丸入港（3 万 6,723 トン）
- ・この年昭和 54 年（1979）取扱貨物量 1 億 945 万 4,568 トン、入港船舶 5 万 7,428 隻

写真-101 日中平和友好条約締結後最大の訪日団、明華号で来日

(出典・名古屋港管理組合)



昭和 55 年 (1980)

- ・昭和 55 年 (1980) 1 月 1 日、港湾労働安定協会設立
- ・昭和 55 年 (1980) 1 月 8 日、知多エル・エヌ・ジー (株) 設立
- ・昭和 55 年 (1980) 1 月 11 日、総合エネルギー対策推進閣僚会議、石油消費節減対策強化を決定
- ・昭和 55 年 (1980) 2 月 1 日、金城埠頭 10 号上屋使用開始 (鉄骨平屋建、6,000 平米)
- ・昭和 55 年 (1980) 2 月 1 日、名古屋港管理組合、邦船診療 28 年を期して名古屋掖済会病院埠頭診療所長市川猛医師に感謝状を贈呈
- ・昭和 55 年 (1980) 2 月 1 日、名古屋港団地倉庫事業協同組合、団地倉庫の完成披露式を挙行
- ・昭和 55 年 (1980) 2 月 1 日、引船吉法師丸廃止 (181.26 総トン)
- ・昭和 55 年 (1980) 3 月 24 日、引船吉法師丸売却公告
- ・昭和 55 年 (1980) 3 月 28 日、訪船診療船さちかぜ廃止
- ・昭和 55 年 (1980) 3 月 31 日、石川島播磨重工業 (株)、愛知工場での造船を中止
- ・昭和 55 年 (1980) 3 月 31 日、月刊名古屋港廃刊
- ・昭和 55 年 (1980) 4 月 1 日、名古屋港管理組合港湾環境整備負担金条令公布・施行
- ・昭和 55 年 (1980) 4 月 1 日、環伊勢湾会議設立
- ・昭和 55 年 (1980) 4 月 1 日、第四管区海上保安本部、神島無線方位信号所業務開始
- ・昭和 55 年 (1980) 4 月 1 日、金城埠頭 3 号・A 号上屋使用再開
- ・昭和 55 年 (1980) 4 月 1 日、太平洋沿海フェリー (株)、名古屋・大分航路を 1 年間運休
- ・昭和 55 年 (1980) 4 月 1 日、引船かさぎ丸使用廃止 (195.51 総トン)

- ・昭和 55 年（1980）4 月 1 日、引船きそ丸使用開始（175 総トン）
- ・昭和 55 年（1980）4 月 1 日、アロン化成（株）、名古屋第一工場（南 1 区）を名古屋工場に、名古屋第二工場を名古屋工場北事業所と改称
- ・昭和 55 年（1980）4 月 1 日、名古屋港埠頭上屋組合、稲永埠頭上屋組合と稲永第二埠頭上屋組合が統合し設立
- ・昭和 55 年（1980）4 月 9 日、中部掖酸（株）、本社工場が完成し稼働
- ・昭和 55 年（1980）4 月 23 日、知多市、知多エル・エヌ・ジー（株）知多基地と公害防止の覚書に調印
- ・昭和 55 年（1980）5 月 1 日、西部第 6 貯木場使用開始（水面積 13 万 230 平米）
- ・昭和 55 年（1980）5 月 13 日、（株）サンキュウ・ SHIPPING 設立（日本・代理店業）
- ・昭和 55 年（1980）6 月 1 日、中央埠頭 2 号上屋（中 2）・東埠頭 1・2 号上屋廃止（鉄骨鉄筋平屋建、中央埠頭、3,992 平米、東埠頭 1 号、1,852 平米、2 号、1,708 平米）
- ・昭和 55 年（1980）7 月 1 日、名港荷役（株）、名海運輸作業（株）と商号変更
- ・昭和 55 年（1980）7 月 14 日、名古屋港管理組合、建設中の 2 号地臨海公園を公募によりガーデン埠頭と命名
- ・昭和 55 年（1980）8 月 1 日、港町 1 号上屋、ガーデン埠頭 1 号上屋と、港町 2 号をガーデン埠頭 2 号に、港町 3 号をガーデン埠頭 3 号に、港町 7 号をガーデン埠頭 6 号に、中央埠頭 1 号をガーデン埠頭 7 号に、東埠頭 3 号をガーデン埠頭 4 号に、東埠頭 4 号をガーデン埠頭 5 号に変更
- ・昭和 55 年（1980）8 月 1 日、係船岸壁東埠頭 1・2 号岸壁及び中央埠頭 5 号岸壁をガーデン埠頭 1・2・5 号岸壁に変更
- ・昭和 55 年（1980）8 月 29 日、中央埠頭灯台取壊し工事完了
- ・昭和 55 年（1980）9 月 9 日、イラン・イラク戦争勃発
- ・昭和 55 年（1980）10 月 1 日、国鉄、西名港線笹島駅から 3.9 キロメートル複線化工事完成
- ・昭和 55 年（1980）10 月 23 日、三菱自動車工業（株）、西 4 区にパーツセンター完成
- ・昭和 55 年（1980）11 月 5 日、名古屋・ロサンゼルス貿易相談所開設（ロス市リトルトウキョウのウエラ・コート内）
- ・昭和 55 年（1980）12 月 5 日、袖野造船所（株）、名西工場完成披露
- ・昭和 55 年（1980）12 月 15 日、西 3 区埋立完成（227 万 7,906 平米）
- ・昭和 55 年（1980）12 月 23 日、愛知県・知多市、中部電力（株）地多第二火力発電所と公害防止協定締結
- ・この年昭和 55 年（1980）取扱貨物量 1 億 1,343 万 9,957 トン、入港船舶 5 万 5,973 隻

写真-102 2号地埠頭の新名称審査風景（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和 56 年（1981）

- ・昭和 56 年（1981）1 月 1 日、西部陸上貯木場廃止（1 万 248 平米）
- ・昭和 56 年（1981）1 月 1 日、天白川口貯木場一部廃止（7,605 平米）
- ・昭和 56 年（1981）1 月 11 日、金城埠頭 9 号上屋使用開始（鉄骨鉄筋平屋建、6,000 平米）
- ・昭和 56 年（1981）1 月 19 日、ガーデン埠頭埋立完成
- ・昭和 56 年（1981）2 月 17 日、名古屋港管理組合、ポートビル設計競技最終入選作を決定、基本計画案として発表
- ・昭和 56 年（1981）2 月 25 日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画（昭和 65・1990）目標の改定案を了承（図-12）
- ・昭和 56 年（1981）3 月 18 日、インドネシア航路初のフルコンテナ船コーネリア・マースク号初入港（2 万 1,562 総トン）
- ・昭和 56 年（1981）4 月 1 日、ジャパン・バンコク・コンテナ・クラブ結成（強調配船団体）
- ・昭和 56 年（1981）4 月 1 日、太平洋沿海フェリー（株）、名古屋・大分航路を廃止
- ・昭和 56 年（1981）4 月 1 日、ガーデン埠頭 2 号地岸壁、3,000 トン級を 1 万トン級に変更して使用再開、3 号岸壁使用開始
- ・昭和 56 年（1981）4 月 16 日、金城埠頭 54 号岸壁使用開始
- ・昭和 56 年（1981）4 月 19 日、名港サイクリングロード開通式
- ・昭和 56 年（1981）5 月 8 日、（株）優和 SHIPPING 設立（代理店業）
- ・昭和 56 年（1981）5 月 9 日、三輝海運（株）、名古屋支店を設置、名古屋地区代理店の東海運輸（株）と契約を解除
- ・昭和 56 年（1981）5 月 23 日、IAPH 第 12 回総会開催

- ・昭和 56 年（1981）6 月 2 日、港湾審議会第 93 回計画部会、名古屋港港湾計画（昭和 65 年・1990 目標）の改定案を了承
- ・昭和 56 年（1981）6 月 10 日、知多炭酸（株）設立
- ・昭和 56 年（1981）6 月 22 日、運輸大臣、名古屋港港湾計画（昭和 65 年・1990 目標）の改定案を認可
- ・昭和 56 年（1981）7 月 1 日、マースク・ライン・リミテッド、マースク・ライン・ジャパン（株）と商号変更
- ・昭和 56 年（1981）7 月 1 日、伊勢湾浄化の水質総量規制適用
- ・昭和 56 年（1981）7 月 1 日、西 4 区製材品置場 b 使用開始（貯木場・1 万 248 平米）
- ・昭和 56 年（1981）7 月、バリ・ハイ・サービス設立（南太平洋協調運航社）
- ・昭和 56 年（1981）7 月、斗南海運（株）設立
- ・昭和 56 年（1981）8 月 1 日、東興エージェンシーズ（株）、大港海運（株）と商号変更、台湾定期航路開設
- ・昭和 56 年（1981）8 月 1 日、引船名城丸使用廃止（179.38 総トン）
- ・昭和 56 年（1981）8 月 7 日、第二名四国道建設促進期成同盟会設立
- ・昭和 56 年（1981）9 月 1 日、協和海運（株）、名古屋地区代理店を協和 SHIPPING（株）からグリーン・オーシャン・エージェンシー・リミテッドへ移行
- ・昭和 56 年（1981）9 月 1 日、引船みずほ丸使用廃止（191.53 総トン）
- ・昭和 56 年（1981）9 月 1 日、引船なるみ丸使用開始（163.68 総トン）
- ・昭和 56 年（1981）10 月 1 日、フレニアス・ラインズ・ジャパン（株）設立（日本・代理店業）
- ・昭和 56 年（1981）10 月 1 日、日本インターナショナル・フレイト・フォーワードーズ協会設立
- ・昭和 56 年（1981）10 月 4 日、名港西大橋の海上作業台（ジャケット）据付着工
- ・昭和 56 年（1981）11 月 1 日、南 3 区北側 87 号岸壁使用開始
- ・昭和 56 年（1981）11 月 27 日、第 6 次港湾整備五箇年計画（昭和 56・1981～昭和 60・1985）を閣議決定
- ・昭和 56 年（1981）12 月 1 日、東陽倉庫（株）、中部貿易梱包（株）を吸収合併
- ・この年昭和 56 年（1981）取扱貨物量 1 億 497 万 8,210 トン、入港船舶 5 万 2,108 隻

写真-103 名古屋港で開催された IAPH 第 12 回総会（出典・名古屋港管理組合）



#### 昭和 57 年（1982）

- ・昭和 57 年（1982）1 月 1 日、金城埠頭 8 号上屋使用開始（鉄骨鉄筋平屋建、6,000 平米）
- ・昭和 57 年（1982）1 月、名古屋市、築地口地区再開発事業整備計画策定
- ・昭和 57 年（1982）2 月 11 日、多目的引船金城丸完成（194.96 総トン）
- ・昭和 57 年（1982）2 月 18 日、引船金城丸使用開始（194.96 総トン）
- ・昭和 57 年（1982）2 月 22 日、引船ほうらい丸使用廃止（180.91 総トン）
- ・昭和 57 年（1982）2 月、サイゴン・ SHIPPING・カンパニー設立（ベトナム・船主）
- ・昭和 57 年（1982）3 月 1 日、金城埠頭 1 号ガントリークレーン使用停止
- ・昭和 57 年（1982）3 月 30 日、自治省、ポートビル建設費の起債を許可
- ・昭和 57 年（1982）3 月 31 日、知多環境保全センター廃業
- ・昭和 57 年（1982）3 月 31 日、金城埠頭 3 号ガントリークレーン完成（最大荷重 47.7 トン）
- ・昭和 57 年（1982）4 月 1 日、稲永埠頭受電所開設
- ・昭和 57 年（1982）4 月 1 日、清掃船清港丸就航（28.5 総トン）代替更新
- ・昭和 57 年（1982）4 月 1 日、(財) 日本航路標識協会、日本航路標識協会を発展的に解散し設立
- ・昭和 57 年（1982）4 月 1 日、環境庁告示により PPM が  $\text{mg} / \text{l}$  に変更
- ・昭和 57 年（1982）4 月 8 日、太平洋フェリー（株）設立
- ・昭和 57 年（1982）4 月 30 日、協和運輸（株）廃業
- ・昭和 57 年（1982）5 月 1 日、船員法及び船舶職員法改正公布
- ・昭和 57 年（1982）5 月 24 日、名古屋港利用促進協議会設立総会開催
- ・昭和 57 年（1982）5 月 31 日、藤原ライン（株）、名古屋地区代理店を（株）名城 SHIPPING・エ

ージェンシーから五洋海運（株）に変更

- ・昭和 57 年（1982） 6 月 5 日、名古屋港ポートビル着工
- ・昭和 57 年（1982） 6 月 23 日、名古屋港利用促進協議会委員会規定施行
- ・昭和 57 年（1982） 7 月 1 日、知多炭酸（株）、本社工場操業開始
- ・昭和 57 年（1982） 7 月 1 日、太平洋沿海フェリー（株）営業権を太平洋フェリー（株）へ譲渡
- ・昭和 57 年（1982） 7 月 20 日、名古屋港利用促進協議会、「名古屋港」創刊号発刊
- ・昭和 57 年（1982） 7 月 23 日、名古屋木材港再編整備協議会設立
- ・昭和 57 年（1982） 8 月 13 日、伊勢湾港湾連絡協議会設立
- ・昭和 57 年（1982） 9 月 5 日、スキヤンダッチ、ヨーロッパ定期航路名古屋港寄港第 1 船ネドロイド・デルフト号入港（5 万 8,613 総トン）
- ・昭和 57 年（1982） 9 月 11 日、トヨタ自動車（株）、西 4 区の大昭和製紙（株）の用地を買収
- ・昭和 57 年（1982） 10 月 1 日、金城埠頭東側 55 号岸壁使用開始
- ・昭和 57 年（1982） 10 月 8 日、中部マリンエージェンシーズ（株）設立
- ・昭和 57 年（1982） 10 月 20 日、名古屋港隣接市町村連絡協議会設立
- ・昭和 57 年（1982） 11 月 15 日、国鉄、白鳥駅を廃止
- ・昭和 57 年（1982） 12 月 8 日、（財）港運構造改善促進財団設立
- ・昭和 57 年（1982） 12 月 22 日、共同船主労務協会設立
- ・この年昭和 57 年（1982）取扱貨物量 1 億 299 万 2,020 トン、入港船舶 4 万 9,710 隻

写真-104 塵芥掻き寄せ装置を装備した「清港丸」（出典・名古屋港管理組合）



## 昭和 58 年 (1983)

- ・昭和 58 年 (1983) 1 月 1 日、トヨタ自動車工業 (株) 飛島センター (西 2 区) 一部使用開始
- ・昭和 58 年 (1983) 1 月 25 日、ガーデン埠頭歩道橋完成 (97 米)
- ・昭和 58 年 (1983) 2 月 9 日、エヌ・エス・ SHIPPING (株) 設立 (日本・船主・代理店業)
- ・昭和 58 年 (1983) 3 月 5 日、フルコンテナ船に対する夜間入港制限時刻、21 時から 23 時に変更
- ・昭和 58 年 (1983) 3 月 8 日、名古屋港利用促進協議会、第 1 回ミス・ポート・オブ・ナゴヤ 21 名を選定
- ・昭和 58 年 (1983) 3 月 15 日、ハパッグ・ロイド・A.G.、ヨーロッパ・フルコンテナ定期航路の名古屋港寄港を開始
- ・昭和 58 年 (1983) 3 月 16 日、トリオ・グループ、ヨーロッパ・フルコンテナ定期航路名古屋港寄港第 1 船てむず丸入港 (5 万 723 総トン)
- ・昭和 58 年 (1983) 3 月 28 日、名古屋港利用促進協議会、シンボル・マーク選定
- ・昭和 58 年 (1983) 4 月 1 日、中部マリン・サービス (株)、(株) 上野運輸商会四日市支部を独立して設立
- ・昭和 58 年 (1983) 4 月 1 日、知多南部浄化センター操業開始
- ・昭和 58 年 (1983) 4 月 1 日、ガーデン埠頭臨港緑園一部オープン
- ・昭和 58 年 (1983) 4 月 1 日、名古屋コンテナ埠頭 (株) 第三バース使用開始
- ・昭和 58 年 (1983) 4 月 1 日、木場東緑地・木場南緑地・楠広場・楠緑地・東浜中央緑地・北浜緑地・入船緑地・4 号地埠頭緑地・金城埠頭中央緑地・わらべ緑地・稲永緑地・金城埠頭南緑地・堀川東緑地・空見緑地・金岡緑地使用開始
- ・昭和 58 年 (1983) 4 月 8 日、ハパッグ・ロイド・A.G.所属客船オイローパ号初入港 (西ドイツ・3 万 3,819 総トン)
- ・昭和 58 年 (1983) 4 月 15 日、由良海運 (株)、窯業原料専用埠頭を西 3 区に完成
- ・昭和 58 年 (1983) 4 月 19 日、フリマントル港 (オーストラリア) と姉妹港提携を締結
- ・昭和 58 年 (1983) 5 月 1 日、知多エル・エヌ・ジー (株)、知多基地第 1 期工事完成、稼働 (貯蔵タンク 4 基等)
- ・昭和 58 年 (1983) 5 月 1 日、金城埠頭南側 62 号岸壁使用開始
- ・昭和 58 年 (1983) 5 月 14 日、多目的引船名城丸使用開始 (147 総トン)
- ・昭和 58 年 (1983) 5 月 23 日、引船竹千代丸使用廃止 (183.90 総トン)
- ・昭和 58 年 (1983) 5 月 24 日、水先法施行令の一部改正公布
- ・昭和 58 年 (1983) 6 月 1 日、エバレット・S.S.コーポレーション・S.A.、名古屋支店を営業所に改称
- ・昭和 58 年 (1983) 6 月 1 日、引船さくら使用廃止 (198.94 総トン)
- ・昭和 58 年 (1983) 6 月 13 日、名古屋海運貨物取扱業組合、名古屋海運貨物取扱業会と改称
- ・昭和 58 年 (1983) 7 月 1 日、水先法施行令の一部改正法施行、伊勢・三河湾区が強制水先区に指定
- ・昭和 58 年 (1983) 7 月 1 日、ゴールド・スター・ライン (株)、ゴールド・マリタイム (株) と商号変更
- ・昭和 58 年 (1983) 7 月 1 日、日本鉱業 (株)、知多石油 (株) 名古屋製油所を買収して知多製油

## 所を設置

- ・昭和 58 年（1983）7 月 1 日、知多石油（株）、営業権を日本鉱業（株）に譲渡し、石油化学製品の販売代理業に転業
- ・昭和 58 年（1983）7 月 1 日、アロン化成（株）、名古屋工場北事業所を名古屋工場分工場と改称
- ・昭和 58 年（1983）8 月 1 日、金城埠頭南側 60 号岸壁使用開始
- ・昭和 58 年（1983）8 月 31 日、我が国初の LNG 運搬船川崎汽船（株）・日本郵船（株）・大阪商船三井船舶（株）共有の尾州丸入港（10 万 295.64 総トン）
- ・昭和 58 年（1983）9 月 9 日、中部電力（株）、第 2 知多火力発電所（南 2 区）1 号機の運転開始（LNG 専焼、出力 70 万キロワット）
- ・昭和 58 年（1983）9 月 16 日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画（昭和 65 年・1990 目標）の一部変更案を了承
- ・昭和 58 年（1983）9 月 27 日、(財)沿岸開発技術研究センター設立
- ・昭和 58 年（1983）10 月 1 日、知多市、清掃センター操業開始
- ・昭和 58 年（1983）10 月 1 日、名古屋港利用促進協議会、アメリカ・メキシコへ初の海外ポートセールス（3 日、サンフランシスコ・オークランド、4 日、ロサンゼルス、7 日、メキシコシティ）
- ・昭和 58 年（1983）10 月 6 日、国連定期船同盟憲章条約発効
- ・昭和 58 年（1983）11 月 6 日、稲永陸橋開通
- ・昭和 58 年（1983）11 月 16 日、名古屋市、江川線の築地口・名港間の沿道整備着工
- ・昭和 58 年（1983）11 月 20 日、ガーデン埠頭 7 号上屋 2 階の名古屋港展示室閉鎖
- ・昭和 58 年（1983）12 月 1 日、ガーデン埠頭 7 号上屋廃止（鉄骨鉄筋平屋建、2,201 平米）
- ・昭和 58 年（1983）12 月 7 日、名港フェリー埠頭運営協議会設立
- ・昭和 58 年（1983）12 月 9 日、港湾審議会第 104 回計画部会、名古屋港港湾計画（昭和 65 年・1990 目標）の一部変更案を了承
- ・昭和 58 年（1983）12 月 12 日、ユナイテッド・ステーツ・ラインズ・インコーポレーション、フルコンテナ極東・日本・北米間定期航路寄港を名古屋港管理組合に申入れ
- ・昭和 58 年（1983）12 月 14 日、名古屋港観光協会、ガーデン埠頭入口に名古屋港案内所を開設
- ・昭和 58 年（1983）12 月 20 日、運輸大臣、名古屋港港湾計画（昭和 65 年・1990 目標）の一部変更案を認可
- ・この年昭和 58 年（1983）取扱貨物量 1 億 130 万 2,367 トン、入港船舶 4 万 8,069 隻

写真-105 続々入港する欧州フルコンテナ船（出典・名古屋港管理組合）



写真-106 西ドイツ客船「オイローパ号」入港（出典・名古屋港管理組合）



## 昭和 59 年（1984）

- ・昭和 59 年（1984）2 月 1 日、愛知県・名古屋市、国庫補助事業として天白大橋の架設及び千鳥橋の架替え工事完成し、使用開始
- ・昭和 59 年（1984）2 月 23 日、ワールト・インポート・フェア・ナゴヤ'85 実行委員会設立
- ・昭和 59 年（1984）3 月 11 日、名古屋コンテナ埠頭（株）、R-3 岸壁にガントリークレーン設置
- ・昭和 59 年（1984）3 月 19 日、名古屋港管理組合、文部省及び防衛庁に砕氷船ふじ払下げを申請
- ・昭和 59 年（1984）3 月 22 日、西 4 区東側 92 岸壁使用開始
- ・昭和 59 年（1984）3 月 30 日、「名古屋港管理組合三十年史」発刊
- ・昭和 59 年（1984）4 月 1 日、(財)名古屋港湾会館、(財)名古屋港文化センターと改称
- ・昭和 59 年（1984）4 月 9 日、全港湾労組協、24 時間ストに突入
- ・昭和 59 年（1984）5 月 1 日、(財)名古屋港緑地保全協会設立
- ・昭和 59 年（1984）5 月 29 日、名古屋港産業観光協会解散
- ・昭和 59 年（1984）6 月 15 日、名古屋港管理組合、港営部海務課信号係をポートビル 6 階の航路管制室へ移転
- ・昭和 59 年（1984）6 月 18 日、コーレックス（株）設立（日本・海運業）
- ・昭和 59 年（1984）6 月 30 日、名古屋港ポートビル完成
- ・昭和 59 年（1984）7 月 1 日、中部運輸局、東海海運局と名古屋陸運局を統合して設置
- ・昭和 59 年（1984）7 月 1 日、(財)全日本海員福祉センター設立
- ・昭和 59 年（1984）7 月 1 日、金城埠頭東側 58・59 岸壁使用開始
- ・昭和 59 年（1984）7 月 4 日、斗南海運（株）、トナン・ SHIPPING（株）と商号変更
- ・昭和 59 年（1984）7 月 16 日、名古屋港務局信号所、名古屋港内港信号所と改称
- ・昭和 59 年（1984）7 月 19 日、名古屋ポート・フェスティバル'84 開幕
- ・昭和 59 年（1984）7 月 20 日、名古屋港ポートビル開館
- ・昭和 59 年（1984）9 月 11 日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画（昭和 65 年・1990 目標）の軽易な変更を了承
- ・昭和 59 年（1984）10 月 1 日、丸一鋼管（株）、名古屋第 2 工場を名古屋工場と改称
- ・昭和 59 年（1984）10 月 21 日、森定興商（株）、名古屋西部流通センター内に工場を設置
- ・昭和 59 年（1984）10 月、太平洋復航同盟解散
- ・昭和 59 年（1984）11 月 1 日、名古屋港ターミナル（株）設立
- ・昭和 59 年（1984）11 月 14 日、K/S ロイヤル・バイキング・ライン・A/S 所属の客船ロイヤル・バイキング・スター号初入港（2 万 8,221 総トン）
- ・昭和 59 年（1984）11 月 15 日、西 4 区（92 号岸壁）1 号ガントリークレーン使用開始
- ・昭和 59 年（1984）11 月 26 日、10 号地北埠頭南側 30 号岸壁廃止
- ・昭和 59 年（1984）12 月 3 日、名古屋港管理組合、海上自衛隊横須賀地方総監部とふじ売買契約を締結
- ・昭和 59 年（1984）12 月 11 日、南極観測船ふじ着工（市民開放施設として）
- ・昭和 59 年（1984）12 月 18 日、名古屋港管理組合、名古屋港審議会に名古屋港港湾計画（昭和 65 年・1990 目標）の一部変更案を了承
- ・この年昭和 59 年（1984）取扱貨物量 1 億 1,217 万 7,900 トン、入港船舶 4 万 9,271 隻

写真-107 ポートビル完成（出典・名古屋港管理組合）



### 昭和 60 年（1985）

- ・昭和 60 年（1985）3 月 15 日、オール・バーウィル・エージェンシーズ（株）、オール・アンド・カンパニー・リミテッドの代理店部門を独立し設立、名古屋支店を設置
- ・昭和 60 年（1985）3 月 18 日、港湾審議会第 109 回計画部会、名古屋港港湾計画（昭和 65 年・1990 目標）の一部変更計画案を了承
- ・昭和 60 年（1985）3 月 20 日、名港西大橋開通（名古屋環状 2 号線）
- ・昭和 60 年（1985）3 月 21 日、ワールド・インポート・フェア・ナゴヤ'85（輸入博）開幕
- ・昭和 60 年（1985）3 月 28 日、運輸大臣、名古屋港港湾計画（昭和 65 年・1990 目標）の一部変更案を認可
- ・昭和 60 年（1985）4 月 1 日、k & S ライン、川崎汽船（株）と三協海運（株）の共同出資により設立、名古屋地区代理店として東海運輸（株）を指名
- ・昭和 60 年（1985）4 月 1 日、西埠頭 1・2 号上屋廃止（鉄骨鉄筋平屋建 2,645 平米）
- ・昭和 60 年（1985）4 月 1 日、東海協和海運（株）、東海協和（株）と商号変更
- ・昭和 60 年（1985）4 月 1 日、三協海運（株）、ホンコン・海峡地定期航路を K&S ライン（株）に委譲
- ・昭和 60 年（1985）4 月 6 日、名古屋市野鳥観察館オープン（稲永公園）

- ・昭和 60 年（1985）4 月 6 日、運輸省航海訓練所所属大成丸初入港（5,875 総トン）
- ・昭和 60 年（1985）4 月 15 日、PTL 海外（株）廃業
- ・昭和 60 年（1985）4 月 15 日、東洋 SHIPPING・エージェンシー（株）廃業
- ・昭和 60 年（1985）5 月 7 日、中部飼料（株）、本社を知多市北浜町 14-6（南 3 区）に移転し、名古屋工場を本社工場と改称
- ・昭和 60 年（1985）6 月 3 日、サンソー港運（株）、三愛作業（株）と三名（株）が合併し設立
- ・昭和 60 年（1985）6 月 11 日、トヨタ自動車工業（株）、西 4 区輸出車両積み基地完成式と船積式挙行
- ・昭和 60 年（1985）6 月 14 日、名古屋港管理組合、初の中国研修生を受入れ
- ・昭和 60 年（1985）6 月 20 日、南極観測船ふじ、ガーデン埠頭に定置
- ・昭和 60 年（1985）6 月 30 日、藤信 SHIPPING（株）、代理店業務を三信運輸（株）へ委譲し、業務を休止
- ・昭和 60 年（1985）7 月 12 日、名古屋・ロサンゼルス都市提携委員会、名古屋ロサンゼルス姉妹都市協会と改称
- ・昭和 60 年（1985）8 月 10 日、南極観測船ふじ、工事完成
- ・昭和 60 年（1985）8 月 13 日、名古屋港管理組合、ポートハウス着工
- ・昭和 60 年（1985）8 月 16 日、南極の博物館・南極観測船ふじ、オープン、南極の講演と映画の会を開催
- ・昭和 60 年（1985）8 月 27 日、名古屋港管理組合、ふじの広場・ポートハウスと命名
- ・昭和 60 年（1985）8 月 27 日、中川運河地区快適環境づくり懇談会設立
- ・昭和 60 年（1985）9 月 8 日、港湾荷役、全休 1 か月 2 日制を名古屋港で実施
- ・昭和 60 年（1985）10 月 7 日、名古屋港審議会、外港第 2 航路の拡張を了承
- ・昭和 60 年（1985）10 月 12 日、日新運輸倉庫（株）、（株）日新と商号変更
- ・昭和 60 年（1985）10 月 24 日、ボルチモア港（アメリカ）と姉妹港提携を締結
- ・昭和 60 年（1985）11 月 3 日、堀川を清流にしよう会設立
- ・昭和 60 年（1985）11 月 5 日、コスモス・インターナショナル・SHIPPING（株）設立（日本・代理店業）
- ・昭和 60 年（1985）12 月 5 日、水族館構想調査委員会、展示テーマは、南極への旅など基本構想を決定
- ・昭和 60 年（1985）12 月 5 日、名古屋港湾区域を変更
- ・昭和 60 年（1985）（財）中部空港調査会設立（名古屋商工会議所内）
- ・この年（昭和 60 年・1985）取扱貨物量 1 億 1,282 万 5,392 トン、入港船舶 4 万 9,049 隻

写真-108 名港西大橋開通（出典・名古屋港管理組合）



写真-109 定置される「ふじ」（出典・名古屋港管理組合）



## 2-9 ガーデン埠頭を取り巻く状況の変化—水族館工事の着工、日本経済バブル期—(昭和 61 年・1986 ~平成前期・1990)

昭和 60 年代 (1986)、我が国は未曾有の好景気に沸き、「ジャパン・アズ・ナンバーワン」と賞賛されていた。名古屋港においても昭和 61 年 (1986) の取扱貨物量 1 億 7 百万トンからバブルの終焉が見られ始めた平成 3 年 (1991) に 1 億 3,700 万トンと僅か 5 年の間に、3,000 万トンも取扱貨物量が上昇している。

このバブル期における我が国港湾の特徴と課題は、

- ① 我が国の生産活動のグローバル化、すなわち海外展開に従い日常製品 (電気製品などが典型的) が海外からの輸入に変化した。
- ② 特に大消費地を背後に有する東京港では、この傾向が大きく、輸出量より輸入量が多い。この傾向は五大港共通で貿易額はともかく、量では輸入量が輸出量を凌駕している。
- ③ 特に生鮮野菜などの輸入が増加している。
- ④ 都市共通の問題として、「深刻なごみ問題」があり、港湾にその解決を求められた時代であった。

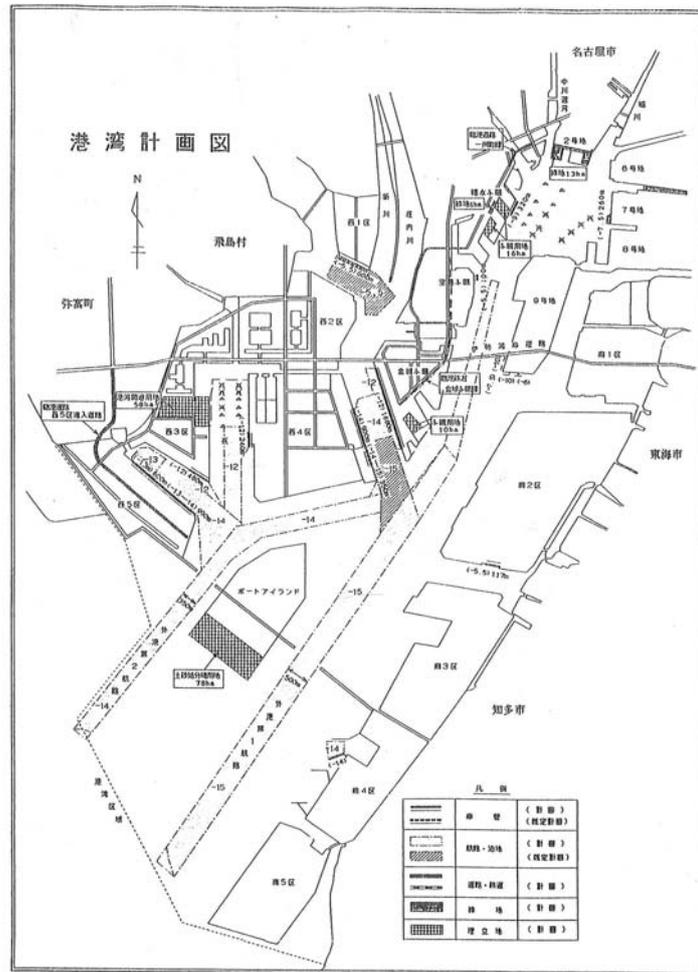
16)

以上のような特徴及び課題を持った港湾において新しい時代を拓くため、名古屋港では、平成 2 年 (1990) に港湾計画の変更を行った。目標年次を平成 12 年 (2000) におき、目標取扱貨物量を 1 億 3,440 万トンと計画した。この取扱計画量に対し実際取扱貨物量は 1 億 5,800 万トンと計画数量を凌駕した。

この港湾計画図を図-13 に示す。

図-13 名古屋港港湾計画図

(平成2年・1990改定、目標年次・平成12年・2000、出典・名古屋港管理組合)



目標年次取扱貨物量 1億3,440万トン  
 取扱貨物量実績 1億5,800万トン

この改定港湾計画の主要な内容は、時代の課題に対応する、大水深コンテナバースの整備(西4区、西5区)、市民に港を開放する施設、特にガーデン埠頭の整備(水族館工事の着工)、金城埠頭における中枢管理拠点の形成(臨港貨物線の旅客化)等の計画であった。

16) 名古屋市の都市行政の課題であった「ごみ処理」は西1区にその処理場を求めて計画されたが、野鳥や、環境問題等との兼ね合いもあり、白紙撤回された。その後「野鳥の楽園」としてラムサール条約による湿地登録もされ現在に至っている。ラムサール条約は、1971.2.2「イラン・ラムサール」で開催された国際会議で規定された国際条約である。「特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約」で、我が国では北の釧路湿原から南(沖縄)の漫湖まで13地域が条約に伴う登録がされている。(2005.4現在)

昭和 61 年（1986）から、平成前期の出来事を期すと以下のようになる。

## 昭和 61 年（1986）

- ・昭和 61 年（1986）1 月 22 日、アジア・マリタイム・エージェンシーズ（株）設立（日本・代理店業）
- ・昭和 61 年（1986）1 月 31 日、日本マリタイム（株）、名古屋支店を廃止
- ・昭和 61 年（1986）2 月 1 日、シイラ・ SHIPPING・カンパニー・リミテッド（新羅海運）、チュンキョン・ SHIPPING・カンパニー・リミテッド（天敬海運）と商号変更
- ・昭和 61 年（1986）2 月 1 日、日本マリタイム（株）、名古屋地区代理店として名古屋船舶（株）を指名
- ・昭和 61 年（1986）2 月 10 日、名古屋港ポートビル展望室入場者 100 万人突破
- ・昭和 61 年（1986）2 月 18 日、三笠宮殿下、名古屋港ポートビルをご見学
- ・昭和 61 年（1986）2 月 20 日、中村汽船（株）自己破産を申請
- ・昭和 61 年（1986）3 月 5 日、東海北陸道の各務原・美濃間 19.1 キロ米が開通
- ・昭和 61 年（1986）3 月 10 日、ナム・イル・ SHIPPING・カンパニー・リミテッド（南一商船）、サム・ジョン・ SHIPPING・カンパニー・リミテッド（三政海運）と商号変更
- ・昭和 61 年（1986）3 月 20 日、協成汽船（株）倒産
- ・昭和 61 年（1986）3 月 25 日、ポートハウス完成
- ・昭和 61 年（1986）3 月 31 日、川崎近海汽船（株）、ホンコン・海峡地協定を脱退
- ・昭和 61 年（1986）3 月、1・2 号地間の鉄道の廃止に伴い、1・2 号地間の鉄道電動可動橋（跳上橋）廃止
- ・昭和 61 年（1986）4 月 1 日、ゴーク・ウグランド・オート・ライナーズ日本設立（日本・代理店業）
- ・昭和 61 年（1986）4 月 1 日、協議会なごや 100 設立（名古屋商工会議所）
- ・昭和 61 年（1986）4 月 1 日、東海内航海運組合と三河地区海運組合が合併し、東海内航海運組合を設立
- ・昭和 61 年（1986）4 月 1 日、大阪商船三井船舶（株）、商船三井近海（株）と日本・パプア・ニューギニア定期航路の代理店契約を締結
- ・昭和 61 年（1986）4 月 1 日、一光海運（株）、光栄海運（株）と商号変更
- ・昭和 61 年（1986）4 月 1 日、名古屋港管理組合、公文書公開条例公布
- ・昭和 61 年（1986）4 月 2 日、日港協・全国港湾・全日本労働総同盟交通運輸港湾協議会港湾部会、86 春闘中央交渉決裂
- ・昭和 61 年（1986）4 月 2 日、ポートハウスオープン（無料休憩所）
- ・昭和 61 年（1986）4 月 2 日、南極の広場完成
- ・昭和 61 年（1986）4 月 3 日、川崎汽船（株）、日本・カリフォルニア定期航路定曜日サービス開始第 1 船とらんすわーどぶりっじ入港
- ・昭和 61 年（1986）4 月 4 日、北朝鮮客船サム・ジョン号入港
- ・昭和 61 年（1986）4 月 4 日、中川運河港北支線東西部分、埋立完成
- ・昭和 61 年（1986）4 月 11 日、全国港湾、中央団交物別れによりスト投入
- ・昭和 61 年（1986）4 月 14 日、全国港湾、ストを中止

- ・昭和 61 年（1986）4 月 24 日、P&O、OCL の全株式を取得
- ・昭和 61 年（1986）4 月 24 日、邦船 6 社 PNW 協調サービス廃止最終船東京丸入港
- ・昭和 61 年（1986）4 月 28 日、帝人ボルボ（株）、ボルボ・ジャパン（株）と商号変更
- ・昭和 61 年（1986）4 月 30 日、コンコルド・エクスプレス・ライナーズ、日本郵船（株）・大阪商船三井船舶（株）が紅海・東地中海・北アフリカ定期航路の共同運航事務所として設置
- ・昭和 61 年（1986）5 月 1 日、金城埠頭東側 56 号岸壁使用開始
- ・昭和 61 年（1986）5 月 1 日、米連邦海事委員会、邦船 6 社北米航路の協議協定を認可
- ・昭和 61 年（1986）5 月 1 日、（株）サンエリート設立（海運・港運関係人材派遣業）
- ・昭和 61 年（1986）5 月 2 日、ボルボ・ジャパン（株）、西 4 区にインポート・センター着工
- ・昭和 61 年（1986）5 月 12 日、米連邦海事委員会、日本北米大西洋岸・ガルフ同盟に米東岸經由内陸向け複合輸送の管轄権取得を認可
- ・昭和 61 年（1986）5 月 28 日、引船しおじ丸就航（190 総トン）
- ・昭和 61 年（1986）5 月 30 日、民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法公布・施行
- ・昭和 61 年（1986）6 月 3 日、港則法施行令一部改正公布
- ・昭和 61 年（1986）6 月 10 日、水族館基本設計調査検討委員会、水族館構想調査委員会を発展的に解消設立、施設設計専門部会・展示計画専門部会・管理運営専門部会を設置
- ・昭和 61 年（1986）6 月 15 日、港則法施行令一部改正施行
- ・昭和 61 年（1986）6 月 30 日、PTL 海外（株）解散
- ・昭和 61 年（1986）7 月 1 日、日本鋼管鉄鋼倉庫（株）、日本鋼管名古屋埠頭（株）を吸収合併し、名古屋事業所設置
- ・昭和 61 年（1986）7 月 1 日、国際展示場 2 号館及びイベント館着工
- ・昭和 61 年（1986）7 月 3 日、名古屋南京友好都市協会設立
- ・昭和 61 年（1986）7 月 28 日、南洋材輸送協定（NFA）、協成ライン（株）を除名
- ・昭和 61 年（1986）8 月 9 日、ノーザン・ラインズ、フィリピン同盟から脱退
- ・昭和 61 年（1986）8 月 14 日、東陽倉庫（株）、中国対外貿易運輸総会社と日中国際複合輸送相互代理店契約締結
- ・昭和 61 年（1986）8 月 25 日、協成ライン（株）、フィリピン同盟を脱退
- ・昭和 61 年（1986）8 月 28 日、名古屋港基本構想懇談会設立
- ・昭和 61 年（1986）8 月 31 日、商船三井近海（株）、マニラ定期航路の見直しでアジア・コンテナ・ライン・グループから脱退
- ・昭和 61 年（1986）9 月 1 日、オーシャン・ラインズ、日本総代理店を N.S. シッピング・コーポレーションから大永航運（株）に、名古屋地区代理店を榑崎産業（株）名古屋支店から大日通運（株）名古屋支店に変更
- ・昭和 61 年（1986）9 月 1 日、マネージメントセンター、日本郵船（株）・大阪商船三井船舶（株）・山下新日本汽船（株）のニューヨーク定期航路一元管理の運行センターとして設立
- ・昭和 61 年（1986）9 月 30 日、ジョン・スワイヤー・アンド・ソンズ・ジャパン・リミテッド、名古屋支店を閉鎖
- ・昭和 61 年（1986）10 月 1 日、山下新日本汽船（株）、日中定期航路業務を山下新日本近海汽船（株）

に委託

- ・昭和 61 年（1986）10 月 1 日、東海スワイヤー・エージェンシー（株）、ジョン・スワイヤー・アンド・ソنز・ジャパン・リミテッド名古屋支店の業務を引継いで設立
- ・昭和 61 年（1986）10 月 1 日、名古屋港管理組合、公文書公開条例施行
- ・昭和 61 年（1986）10 月 1 日、シップマン・サービス組合設立（総合輸出入業務情報オンラインサービス業）
- ・昭和 61 年（1986）10 月 22 日、ソ連の豪華客船トリクメニア号入港（5,126 トン）
- ・昭和 61 年（1986）10 月 30 日、名古屋港湾福利厚生協会、名古屋港福利厚生会館完成式挙行
- ・昭和 61 年（1986）10 月 31 日、山共服部造船（株）、熱田区千年 2－4 の工場を閉鎖
- ・昭和 61 年（1986）11 月 1 日、世界デザイン博覧会協力推進委員会設置
- ・昭和 61 年（1986）11 月 10 日、運輸省、名古屋港での海の祭典開催を受諾
- ・昭和 61 年（1986）11 月 30 日、ホンコン・アイランド・ライン、日本事務所を閉鎖
- ・昭和 61 年（1986）11 月、協和海運（株）、名古屋地区代理店を栄洋海運（株）から愛知海運（株）へ変更
- ・昭和 61 年（1986）12 月 1 日、合同海商（株・トウキョウ・ゼネラル・エージェンシー）、サンキョウ・マリタイム・エージェンシーと商号変更
- ・昭和 61 年（1986）12 月 5 日、繊維品輸出荷主連合会設立
- ・昭和 61 年（1986）12 月 26 日、通産大臣、（財）世界デザイン博覧会協会の設立を認可
- ・この年昭和 61 年（1986）取扱貨物量 1 億 774 万 3,462 トン、入港船舶 4 万 8,923 隻

写真－110 ポートハウス完成（出典・名古屋港管理組合）



## 昭和 62 年 (1987)

- ・昭和 62 年 (1987) 1 月 1 日、簡易式旅客乗降施設及び自走伸縮式旅客乗降施設使用開始
- ・昭和 62 年 (1987) 1 月 9 日、エバレット・オリエン特・ライン、日本・タイ運賃同盟を脱退
- ・昭和 62 年 (1987) 1 月 21 日、愛知機械工業 (株)、永徳工場を車両事業所永徳地区と改称
- ・昭和 62 年 (1987) 1 月 23 日、名古屋港開港 80 周年記念事業実行委員会設立 (名古屋港管理組合総務部総務課内)
- ・昭和 62 年 (1987) 1 月 23 日、スワイヤーケイヒン南米内陸輸送 (株) 設立
- ・昭和 62 年 (1987) 1 月 31 日、共同船主労務協会解散
- ・昭和 62 年 (1987) 1 月 31 日、西 4 区 2 号ガントリークレーン使用開始 (92 号岸壁)
- ・昭和 62 年 (1987) 2 月 16 日、飛島流通センター第 1 期工事が完成し、業務開始
- ・昭和 62 年 (1987) 2 月 20 日、中川物産 (株)、コスモ石油 (株) と名古屋北油槽所 (9 号地) の売買契約を締結
- ・昭和 62 年 (1987) 3 月 11 日、アイトー (株)、サンエイ糖化 (株) と商号変更
- ・昭和 62 年 (1987) 3 月 28 日、名古屋船舶 (株) 栄営業所を閉鎖
- ・昭和 62 年 (1987) 3 月 31 日、関西汽船 (株)、JBCC を脱退
- ・昭和 62 年 (1987) 4 月 1 日、外航船員雇用促進協会設立
- ・昭和 62 年 (1987) 4 月 1 日、エース・エージェンシー (株) 設立 (日本・手仕舞業務)
- ・昭和 62 年 (1987) 4 月 1 日、楠南広場使用開始 (運動施設・野球場=1 面)
- ・昭和 62 年 (1987) 4 月 1 日、長栄海運 (株)、長栄国際 (株) と商号変更
- ・昭和 62 年 (1987) 4 月 18 日、「タロ」、「ジロ」のブロンズ像、ふじの広場で除幕式
- ・昭和 62 年 (1987) 4 月 21 日、全国港湾、62 春闘要求でストに突入
- ・昭和 62 年 (1987) 4 月 21 日、第 3 回海の祭典推進委員会設立総会開催
- ・昭和 62 年 (1987) 4 月 30 日、ボルボ・ジャパン (株) 西 4 区にインポート・センター完成
- ・昭和 62 年 (1987) 4 月、フランコ・ベルギアン・サービス、ヨーロッパ・日本間定期航路から撤退
- ・昭和 62 年 (1987) 5 月 1 日、OOCL・NOL、日本・東カナダ同盟を脱退
- ・昭和 62 年 (1987) 5 月 1 日、クレスタ・モンテ・ SHIPPING・コーポレーション、日本・フィリピン同盟を脱退
- ・昭和 62 年 (1987) 5 月 1 日、富浜緑地使用開始 (サイクリング・ロード、運動施設、運動広場)
- ・昭和 62 年 (1987) 5 月 1 日、ボルボ・ジャパン (株)、西 4 区にインポート・センター設置
- ・昭和 62 年 (1987) 5 月 15 日、引船こまき丸使用廃止 (199.50 総トン)
- ・昭和 62 年 (1987) 5 月 15 日、引船さくら丸使用開始 (160.00 総トン)
- ・昭和 62 年 (1987) 5 月 31 日、K&S ライン、ホンコン・海峡地在来定期航路を廃止
- ・昭和 62 年 (1987) 6 月 1 日、引船すずか丸使用廃止 (268.63 総トン)
- ・昭和 62 年 (1987) 6 月 1 日、引船さかえ丸使用開始 (256.63 総トン)
- ・昭和 62 年 (1987) 6 月 2 日、協成ライン (株)、南洋材輸送協定と和解成立、6 月 1 日に復帰
- ・昭和 62 年 (1987) 7 月 1 日、(株) ゴース・トランスポート設立 (日本・代理店業・スイスのゴース・アンド・カンパニー・A.G.の子会社)
- ・昭和 62 年 (1987) 7 月 7 日、築港興業 (株)、(株) 築港と商号変更

- ・昭和 62 年（1987）7 月 20 日、伊勢湾岸道路東部建設促進期成同盟会の設立総会開催
- ・昭和 62 年（1987）8 月 14 日、アメリカ港湾局協会、日本支部（AAPAJ）設置
- ・昭和 62 年（1987）9 月 10 日、国際展示場 2 号館及びイベント館完成（名古屋市）
- ・昭和 62 年（1987）10 月 1 日、天白川口貯木場廃止（2 万 7,255 平米）
- ・昭和 62 年（1987）10 月 1 日、日清製粉（株）、名古屋第 2 工場を知多工場と改称
- ・昭和 62 年（1987）10 月 1 日、広畑海運（株）、日鐵物流（株）と商号変更
- ・昭和 62 年（1987）10 月 1 日、（有）マリン・トレーダーズ・リミテッド、名古屋支店を設置
- ・昭和 62 年（1987）10 月 1 日、（株）DSK エージェンシーズ・ナゴヤ、ドッドウエル・ SHIPPING グ・エージェンシーズ名古屋支店を独立して設立
- ・昭和 62 年（1987）10 月 1 日、ネドロイド（株）名古屋支店と名古屋ユーロブリッジ（株）が合併して、名古屋ユーロブリッジネドロイド（株）を設立
- ・昭和 62 年（1987）10 月 1 日、ダンザス（株）設立（日本・海陸空各分野の運送取扱・海運代理店業・スイスのダンザス社の子会社）
- ・昭和 62 年（1987）10 月 17 日、由良海運（株）西 3 区に韓国産セメント専用サイロ完成（1 万トン 1 基、100 トンサブタンク 2 基）
- ・昭和 62 年（1987）10 月 31 日、港湾高度化センター設立
- ・昭和 62 年（1987）11 月 1 日、三洋運輸建設（株）三洋運輸（株）と商号変更
- ・昭和 62 年（1987）11 月 1 日、開港 80 周年ナゴヤ・ポート・フェスティバル、ガーデン埠頭で開催
- ・昭和 62 年（1987）11 月 4 日、ミニゴルフ場、西 2 区で着工
- ・昭和 62 年（1987）11 月 10 日、開港 80 周年記念式挙行
- ・昭和 62 年（1987）11 月 10 日、コンテナ船の夜間入港制限が 23 時港外着であるのを、着岸後ただちに荷役をする船舶で、24 時高潮防波堤を通過できる場合に限り入港が可能とすることになる
- ・昭和 62 年（1987）11 月 20 日、金城埠頭外周締切完了
- ・昭和 62 年（1987）12 月 1 日、中部マリン・エージェンシー（株）、中部マリン・エージェンシーと改組
- ・昭和 62 年（1987）12 月 5 日、10 号地埠頭灯台補修工事完了
- ・昭和 62 年（1987）12 月 18 日、K&S ライン解散、川崎近海汽船（株）単独でホンコン・海峡地定期航路を継続、名古屋地区代理店を（株）上組名古屋支店に指名
- ・昭和 62 年（1987）12 月 23 日、昭和海運（株）、（株）おせあにつく・クルーズを計画中の客船事業における本船保有会社として設立
- ・昭和 62 年（1987）12 月 31 日、ジャーデン・マセソン（ジャパン）リミテッド、船舶代理店のライナー部門から撤退
- ・この年昭和 62 年（1987）取扱貨物量 1 億 959 万 6,289 トン、入港船舶 4 万 8,053 隻

写真-111 ふじの広場完成（出典・名古屋港管理組合）



写真-112 金城埠頭外周完成着工後 20 年（出典・名古屋港管理組合）



## 昭和 63 年 (1988)

- ・昭和 63 年 (1988) 1 月 1 日、ザ・ベン・ライン・スティーマーズ・リミテッド、コンテナ部門を独立してベン・ライン・コンテナ・ホルディングス・リミテッドと商号変更 (イギリス船主)
- ・昭和 63 年 (1988) 1 月 1 日、ホンコン・アンド・イースタン (ジャパン) リミテッド、ヘスコ・エージェンシー・リミテッドに商号変更
- ・昭和 63 年 (1988) 1 月 13 日、日本郵船 (株) ジャパン・バンコク・コンテナ・クラブから脱退
- ・昭和 63 年 (1988) 1 月 15 日、チャルジュール・グループ (フランス)、チャルジュール・レユニスを、デルマス・ベルデュークスに売却決定
- ・昭和 63 年 (1988) 1 月、ハンジン・コンテナ・ラインとコレア・ SHIPPING・コーポレーション、北米フルコンテナ定期航路をスペース・チャーター方式に変更、名古屋港寄港は中止
- ・昭和 63 年 (1988) 2 月 1 日、ジライン・エージェンシー (株) 設立 (ジャパン・ライン (株) の子会社)、ジャパン・ライン (株) の定期航路部門の一部を受託
- ・昭和 63 年 (1988) 3 月 7 日、名古屋環状 2 号線港区南陽町福田・海部郡飛島村梅之郷間 5.7 キロメートル開通
- ・昭和 63 年 (1988) 3 月 7 日、大韓船州 (コレア・ SHIPPING・コーポレーション)、大韓商船 (コレア・ SHIPPING・コーポレーション) と商号変更
- ・昭和 63 年 (1988) 3 月 11 日、正福ライン (株) 設立 (正福汽船 (株) の 100%子会社)
- ・昭和 63 年 (1988) 3 月 15 日、名古屋港管理組合、金城埠頭に引船基地完成、引船 2 隻を移転
- ・昭和 63 年 (1988) 3 月 31 日、マースク・ライン・リミテッド、JBCC から脱退
- ・昭和 63 年 (1988) 4 月 1 日、名古屋コンテナ埠頭 (株)、西 4 区にコンテナ管理棟とゲートハウス完成し、使用開始
- ・昭和 63 年 (1988) 4 月 16 日、ニュー・コレア・マリン・トランスポート・カンパニー (新高麗海運)、コレア・マリン・トランスポート・カンパニー (高麗海運) と商号変更
- ・昭和 63 年 (1988) 4 月 21 日、築地地区都市景観整備推進委員会設立
- ・昭和 63 年 (1988) 4 月 26 日、外船代理店協会設立
- ・昭和 63 年 (1988) 4 月 27 日、伊勢湾架橋建設促進期成同盟会解散
- ・昭和 63 年 (1988) 5 月 1 日、西部陸上貯木場廃止 (1 万 1,147 平米) し、西 4 区製品材置場 C 使用開始 (1 万 1,147 平米)
- ・昭和 63 年 (1988) 5 月 2 日、(株) 上組、西 4 区に青果物専用倉庫完成初荷が入荷 (4,150 平米)
- ・昭和 63 年 (1988) 5 月 14 日、ポートブリッジ、ガーデン埠頭・西埠頭間に着工
- ・昭和 63 年 (1988) 5 月 15 日、ジャパン・ライン (株)、日本・北米東岸・ガルフ同盟を及び日本・東カナダ同盟を脱退
- ・昭和 63 年 (1988) 5 月 25 日、日本・台湾・日本コンテナ運行船社ディスカッション・アグリメント設立
- ・昭和 63 年 (1988) 6 月 1 日、光栄海運 (株)、代理店業務を五洋海運 (株) へ移行し、伊勢湾興産 (株) へ合併
- ・昭和 63 年 (1988) 6 月 1 日、ネドロイド (株)、ネドロイド・ラインズ・エージェンシーズ (株) と商号変更
- ・昭和 63 年 (1988) 6 月 10 日、伊勢湾口道路の建設促進期成同盟会設立

- ・昭和 63 年 (1988) 6 月 20 日、デルマス・ベルジュクス、チャルジュール・レユニスの日本・極東・西アフリカ航権を買収し、チャルジュール・デルマスと商号変更
- ・昭和 63 年 (1988) 7 月 1 日、バーバー・ブルー・シー、東南アジア・極東・北米運賃協定を脱退
- ・昭和 63 年 (1988) 7 月 11 日、ジェター・マリタイム・カンパニー・リミテッド、名古屋地区代理店を栄洋海運 (株) から (有) マリン・トレダーズ・リミテッドに変更
- ・昭和 63 年 (1988) 7 月 15 日、(財) 世界デザイン博覧協会、3 会場で起工式
- ・昭和 63 年 (1988) 7 月 16 日、アメリカン・プレジデント・ライン・リミテッドとマースク・ライン・リミテッド、日本・西カナダ同盟から脱退
- ・昭和 63 年 (1988) 7 月 19 日、日本ライナー・システム (株)、ジャパン・ライン (株)・山下新日本汽船 (株) の共同出資による定期航路運航会社として設立
- ・昭和 63 年 (1988) 7 月 19 日、第 3 回海の祭典記念式開催
- ・昭和 63 年 (1988) 8 月 1 日、(財) 愛知臨海環境整備センター (ASEC) 設立
- ・昭和 63 年 (1988) 8 月 1 日、西埠頭 6 号上屋廃止 (鉄骨鉄筋平屋建、2,853 平米)
- ・昭和 63 年 (1988) 8 月 1 日、昭和海運 (株)、名古屋コンテナ埠頭 (株) の株主から撤退
- ・昭和 63 年 (1988) 8 月 15 日、アンジン・シッピング・カンパニー・リミテッド (安進海運 (株))、ジャン・ヤン・ライン・リミテッド (長栄海運 (株)) と商号変更
- ・昭和 63 年 (1988) 8 月 20 日、イラン・イラク戦争停戦
- ・昭和 63 年 (1988) 8 月 21 日、ガーデン埠頭福祉センター完成 (鉄筋 3 階建 1 階部分、延 227 平米)
- ・昭和 63 年 (1988) 9 月 1 日、太平洋航路協議協定 (トランス・パシフィック・ディスカッション・アグリメント) 設立
- ・昭和 63 年 (1988) 9 月 1 日、西埠頭 7 号上屋廃止 (鉄骨鉄筋平屋建、2,172 平米)
- ・昭和 63 年 (1988) 9 月 1 日、名古屋液済会病院附属診療所開設
- ・昭和 63 年 (1988) 9 月 30 日、名古屋港労働会館撤去工事完成
- ・昭和 63 年 (1988) 9 月 30 日、(財) 名古屋港緑地保全協会、名港シーサイド・グリーンをオープン (9 ホール)
- ・昭和 63 年 (1988) 10 月 1 日、東京船舶 (株)、正福汽船 (株) を吸収合併
- ・昭和 63 年 (1988) 10 月 4 日、名古屋港ポートビル展望室入場者 200 万人突破
- ・昭和 63 年 (1988) 10 月 5 日、ハンジン・コンテナ・ラインズ、コレア・シッピング・コーポレーションと合併し、ハンジン・シッピング・カンパニー ((株) 韓進海運) 設立
- ・昭和 63 年 (1988) 10 月 5 日、共立窯業原料 (株)、西 3 区にトルコ産ホウ素 (ガラス繊維原料) 用物流センターを完成 (敷地 1 万 6,499.86 平米・倉庫等 3 棟=延床面積 5,100 平米)
- ・昭和 63 年 (1988) 10 月 26 日、ドンジン・シッピング・カンパニー・リミテッド (東進商船=D'jin)、名古屋・釜山間セミコンテナ曜日固定定期航路開始第 1 船ハーブヤン・ソンドウ号入港
- ・昭和 63 年 (1988) 11 月 10 日、国際港湾貨物流協成設立
- ・昭和 63 年 (1988) 11 月 16 日、アントワープ港 (ベルギー) と友好港提携を締結
- ・昭和 63 年 (1988) 12 月 12 日、タスマン・ゼブセン・ニュージーランド・ライン、タスマン・アジア・シッピング・カンパニー・リミテッドと商号変更
- ・昭和 63 年 (1988) 12 月 31 日、チョー・ヤン・シッピング・カンパニー・リミテッド (朝陽商船・

CYL)、メド・クラブを脱退

・昭和 63 年 (1988) 12 月 31 日、CYL とコレア・ SHIPPING・コーポレーション (大韓商船・KS)、エース・グループを脱退

・この年昭和 63 年 (1988) 取扱貨物量 1 億 1,629 万 7,486 トン、入港船舶 4 万 9,363 隻

写真-113 アントワープ港との友好港提携 (出典・名古屋港管理組合)



#### 昭和 64 年 (1989)

・昭和 64 年 (1989) 1 月 1 日、コレア・ SHIPPING・コーポレーション (大韓商船) とチョーヤン・ライン (朝陽商船)、欧州同盟とインターグループ・アグリメントを脱退

・昭和 64 年 (1989) 1 月 1 日、トランスメリディアン・ナビゲーション・カンパニー・リミテッド、ハパッグロイド (ジャパン) エージェンシーズ・リミテッドと商号変更 (代理店業)

・昭和 64 年 (1989) 1 月 1 日、ウイルヘルムセン・ライン A/S、バーバー・ブルーシーの業務を引き継いで設立 (ノルウェー・船主・運航者)

・昭和 64 年 (1989) 1 月 5 日、クリスタル・クルージーズ (ジャパン) カンパニー・リミテッド設立 (日本・船主)

・昭和 64 年 (1989) 1 月 7 日、昭和天皇崩御、8 日より年号を平成と改元

#### 平成元年 (1989)

・平成元年 (1989) 1 月 14 日、川崎汽船 (株)、ジャパン・バンコク・コンテナ・クラブ (JBCC) を脱退、単独配船開始

・平成元年 (1989) 1 月 20 日、マースク・ライン・ジャパン (株)、マースク (株) と商号変更

・平成元年 (1989) 2 月 1 日、(株) 名古屋港オペレーション・センター設立 (伊勢湾海運 (株) 始め 12 社)

・平成元年 (1989) 2 月 1 日、西 3 区陸上貯木場廃止 (7 万 7,488 平米)

・平成元年 (1989) 2 月 3 日、名古屋港管理組合、天白川口貯木場埋立免許取得

- ・平成元年（1989）2月15日、パシフィック・インターナショナル・ラインズ（ジャパン）リミテッド、パシフィック・インターナショナル・ラインズの日本総代理店を引き受けるために設立（日本・代理店業）
- ・平成元年（1989）2月17日、ジャパン・ホンコン・エンド・ジャパン・ストレイツ・コンテナ・キャリアーズ・ディスカッション・アグリメント設立
- ・平成元年（1989）2月17日、名古屋港海づり公園着工
- ・平成元年（1989）3月1日、現代商船ジャパン（株）、ヒュンダイ・マーチャント・マリン・カンパニーの日本総代理店を引き受けるため設立
- ・平成元年（1989）3月1日、中東航路協議協定結成
- ・平成元年（1989）3月1日、オリエント・オーバーシーズ・コンテナ・ライン、東南アジア・極東・北米運賃協定（ANERA）と北米・極東・東南アジア運賃協定（TWRA）脱退（台湾・船主）
- ・平成元年（1989）3月24日、南5区護岸工事着手
- ・平成元年（1989）4月1日、バーマ・ファイブ・スター・ SHIPPING・コーポレーション、ミアンマ・ファイブ・スター・ラインと商号変更（ビルマ国営船主）
- ・平成元年（1989）4月1日、トランス太平洋（株）、太平洋運輸（株）のNVOCC（本船を持たない集荷利用運送事業）を引継いで設立
- ・平成元年（1989）4月3日、海外ポートセールス（シドニー、メルボルン、フリマントル）（4月13日まで）
- ・平成元年（1989）4月6日、全国港湾、春闘で主要港湾のコンテナ・ターミナルのコンテナ搬出入作業無期限ストに突入
- ・平成元年（1989）4月6日、ガーデン埠頭にシンボルタワー点灯（名古屋コンテナ埠頭（株）が（財）世界デザイン博覧会協会に寄贈したもので同会閉会後も設置。（高さ25米）
- ・平成元年（1989）4月10日、日本・ガルフ・コンテナ運航船社協議協定設立
- ・平成元年（1989）4月14日、名古屋港鉄鋼埠頭（株）、7・8号鋼材倉庫竣工式（鉄骨平屋建6,000平米）
- ・平成元年（1989）4月16日、全国港湾、春闘で主要港湾のコンテナ・ターミナルのコンテナ搬出入作業無期限ストを解除
- ・平成元年（1989）4月22日、IAPH第16回総会開催（於マイアミ）（テーマ「大陸間における港湾の国際的連携」）（28日まで）
- ・平成元年（1989）4月25日、商船三井客船（株）の日本初の国産客船ふじ丸、新造披露のため初入港（2万3,340総トン）
- ・平成元年（1989）5月1日、クヌッツエン・ライン A/S、クヌッツエン・ライン・リミテッドと商号変更
- ・平成元年（1989）5月1日、コンテナ船の入港24時間体制開始<sup>17)</sup>
- ・平成元年（1989）5月7日、三輝海運（株）倒産
- ・平成元年（1989）5月16日、ナビックス・アズマ・コンテナ・サービス（株）設立（海陸運送取扱業）
- ・平成元年（1989）6月1日、ウイルヘルムセン・ラインズ（ジャパン）リミテッド、ウイルヘルムセン・ラインズの日本支社として設立

- ・平成元年（1989）6月1日、ナビックス・ライン（株）、山下新日本汽船（株）とジャパン・ライン（株）が合併して設立
- ・平成元年（1989）6月10日、西5区埋立完成（230万1,689平米）
- ・平成元年（1989）6月17日、ポートブリッジ、ガーデン埠頭・西埠頭間に完成（全長190米、工費8億5,300万円）
- ・平成元年（1989）6月30日、スター・ SHIPPING A.S.、PNWフルコンテナ定期航路から撤退
- ・平成元年（1989）7月11日、ポートブリッジ開通
- ・平成元年（1989）7月15日、世界デザイン博覧会開催（11月26日まで）
- ・平成元年（1989）7月15日、（株）名鉄名港遊覧船建造、遊覧船平成1就航（245総トン）
- ・平成元年（1989）7月20日、知多LNG第2棧橋完成（知多共同基地）
- ・平成元年（1989）8月4日、ロサンゼルスにて姉妹港提携30周年記念行事、日本庭園を贈呈
- ・平成元年（1989）8月5日、第14回全国少年少女ヨット大会開催（於名古屋港、5日・6日）
- ・平成元年（1989）8月13日、（株）おせあにつくクルーズ・昭和海運（株）の日本初のヨットタイプの豪華客船おせあにつくぐれいす号初入港（5,218総トン）
- ・平成元年（1989）9月11日、新藤原ライン（株）設立
- ・平成元年（1989）10月1日、西部陸上貯木場廃止（区画B-4、9,875平米）
- ・平成元年（1989）10月5日、運輸省航海訓練所所属、新造練習帆船海王丸初入港、78日一般公開（2,556総トン）
- ・平成元年（1989）10月12日、チャイナ・エクスプレス・ライン設立（日本・本社神戸（日中合弁会社））
- ・平成元年（1989）10月16日、商船三井近海（株）、名古屋代理店を東海 SHIPPING（株）から大阪商船三井船舶（株）名古屋支店に変更
- ・平成元年（1989）10月31日、東海海洋開発（株）設立（名古屋臨海鉄道（株）の子会社）
- ・平成元年（1989）11月6日、世界水中連盟総会開催（於ガーデン埠頭接岸中の客船ふじ丸内）（10日まで）
- ・平成元年（1989）11月8日、ロイヤル・バイキング・ライン社の豪華客船ロイヤル・バイキング・シー号初入港（2万8,919総トン）
- ・平成元年（1989）11月9日、「ベルリンの壁」実質撤廃
- ・平成元年（1989）11月15日、（株）名古屋港オペレーション・センター、金城埠頭の荷役基地完成
- ・平成元年（1989）11月20日、新造清掃船あゆち完成、使用開始（14総トン）名古屋港で運航している4隻の清掃船のうち老朽化した第二清港丸の代替船として建造、全長12.3米、全幅6.4米、の鋼製双胴型。従来型船の3倍の塵芥処理が可能、建造費6,262万4,000円
- ・平成元年（1989）11月24日、名古屋港金城埠頭港湾労働者センター内1階及び2階のシャワー室使用開始
- ・平成元年（1989）12月11日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画（平成12年目標）の軽易な変更案（2号地既設緑地の面積変更）と港湾環境整備負担金対象工事の指定案を了承
- ・平成元年（1989）12月23日、ソ連客船アントニーナ・ネジダノーバ号初入港（3,923総トン）
- ・平成元年（1989）12月28日、名古屋港港湾計画の軽易な変更を公布

・この年平成元年（1989）取扱貨物量1億2,481万452トン、入港船舶5万88隻

写真-114 世界デザイン博覧会名古屋港会場（出典・名古屋港管理組合）

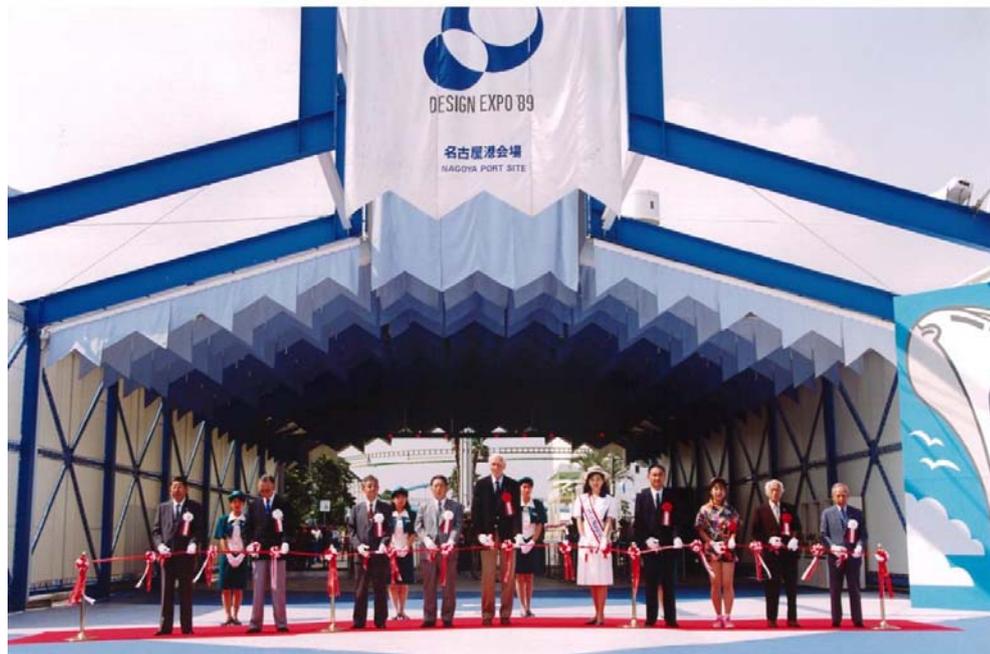


写真-115 第14回全国少年少女ヨット大会（出典・名古屋港管理組合）



17) コンテナ船の夜間入港については24時まで高潮防波堤を通過できる船舶まで伊勢湾水先区水先人により入港業務が行われてきたが、迅速な運航・荷役が必要とされるコンテナ船の特殊性を考慮し、24時以降においても常時入港可能とする体制を導入

## 平成2年(1990)

- ・平成2年(1990)1月16日、金城埠頭76号岸壁背後1号・77号岸壁背後2号上屋廃止(鉄骨平屋建、4380平米)
- ・平成2年(1990)2月21日、上海遠洋運輸公司、バンコクフルコンテナ船航路で定期寄港開始、第1船SHANG CHENG号入港
- ・平成2年(1990)2月25日、南極観測船ふじにオホーツクの流氷を展示、北海道の斜里町観光協会から寄贈、縦110センチ、横60センチ、厚さ35センチ、重さ128キロ
- ・平成2年(1990)3月13日、パン・オーシャン・ライン、日韓フルコンテナ船就航で寄港開始、第1船グローバル・プログレス号入港
- ・平成2年(1990)3月27日、環境調査船碧海完成(13総トン)名古屋港管理組合が昭和46年(1971)に建造した環境調査船の老朽化に伴い、代替船として建造、全長14.4米、幅3.8米、最大速力23.3ノット、従来の調査船になかった水中濁度計と探知機を装備
- ・平成2年(1990)3月29日、名古屋港管理組合、出光興産(株)と伊勢湾岸道路9号地インターチェンジ用地売買契約締結
- ・平成2年(1990)3月30日、MED CLUB(日本郵船(株)、大阪商船三井船舶(株)、ロイド・トリエスティノ、NOL、OOCL)、東地中海フルコンテナ船航路で定期寄港開始、第1船OCEANUS OSAKA号入港(5万303総トン)
- ・平成2年(1990)3月30日、名古屋港貿易展示室オープン(名古屋港ポートビル4階)日本や中国といったアジア地域と地中海地域を結ぶ古代からの交易ルート「海のシルクロード」の様子を、開港当時からの主要輸出品である陶磁器を中心に、映像やパネル、模型などを使用して再現、海と港に深い理解と関心をもたせることを目的とする
- ・平成2年(1990)3月31日、名古屋港史発刊、名古屋港開港80周年を記念して名古屋港管理組合が発行、港湾運営の推移、統計資料、災害の記録、将来展望などを収録した「港勢編」(737p)、港の地理的条件、第1期から第5期までの築港工事、戦後の港湾計画の変遷などを収録した「建設編」(736p)の2冊構成
- ・平成2年(1990)4月1日、名古屋港管理組合財務会計のうち予算編成支援システム稼働
- ・平成2年(1990)4月1日、金城埠頭東側57号岸壁使用開始
- ・平成2年(1990)4月1日、引船さかえ丸使用廃止(256.63総トン)
- ・平成2年(1990)4月1日、引船しおじ丸使用開始(190総トン)
- ・平成2年(1990)4月1日、国際留学生会館開館(港区港栄2丁目)年々増加する外国人留学生の受入れ体制を充実させるため、愛知県と名古屋市が共同して建設したもので、地方公共団体が建設するものとしては日本初、(財)国際留学生開館が管理運営
- ・平成2年(1990)4月4日、伊勢湾岸道路起工式(於名古屋市国際展示場2号館)
- ・平成2年(1990)4月14日、南1区西側69号岸壁使用開始
- ・平成2年(1990)4月14日、インター・パシフィック・ラインズ・カンパニー・リミテッド、南太平洋フルコンテナ船航路で定期寄港開始、第1船スハナ号入港
- ・平成2年(1990)4月20日、(社)日本外航客船協会設立
- ・平成2年(1990)4月29日、ポートハウスで音楽会「名古屋港で邦楽を楽しもう」開催(しおかぜコンサートの前身)

- ・平成2年(1990)5月1日、(財)名古屋港水族館設立、名古屋港管理組合、愛知県及び名古屋市の3者の出捐、主な事業内容は①観光、レクリエーション事業の推進 ②社会教育、文化事業の普及 ③水族等の収集、飼育及び展示、名古屋港水族館を主体に、地域の活性化及び公共の福祉の増進に寄与することを目的とする
- ・平成2年(1990)5月7日、ラディソン・セブンス・クルーズの客船ソング・オブ・フラワー号初入港(8,282総トン)
- ・平成2年(1990)5月16日、名古屋港管理組合、第五港湾建設局、金城埠頭完成の業績を評価され、日本港湾協会技術賞受賞
- ・平成2年(1990)5月17日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画(平成12年目標)の改定案を了承
- ・平成2年(1990)5月20日、第27回国際航路会議開催(於大阪市)、アジア地域では初(26日まで)
- ・平成2年(1990)6月1日、9号地北側49号岸壁廃止
- ・平成2年(1990)6月18日、ワン・ハイ・スチーム・シップ・カンパニー・インコーポレーション(台湾)、日本・台湾・香港・ベトナム間フルコンテナ航路開設第1船NO201号入港
- ・平成2年(1990)6月22日、港湾審議会、名古屋港港湾計画(平成12年目標・2000)の改定案を了承
- ・平成2年(1990)6月25日、復元咸臨丸初入港(539総トン)18)
- ・平成2年(1990)6月28日、日本で建造された最大の客船、クリスタル・クルーズのクリスタル・ハーモニー号初入港(4万8,621総トン)
- ・平成2年(1990)6月30日、名古屋港管理組合、気象台の潮位観測業務に多大な貢献をしたとして東京管区気象台より表彰
- ・平成2年(1990)7月4日、海外ポートセールス(ニューヨーク、ボルチモア(姉妹港提携5周年記念)、ニューオリンズ、ヒューストン)7月15日まで
- ・平成2年(1990)7月11日、名古屋港国際総合流通センター(株)設立
- ・平成2年(1990)7月12日、日本旅客船(株)のジャパニーズ・ドリーム号(横浜・神戸間運航)初入港(9,318総トン)
- ・平成2年(1990)7月18日、日本郵船(株)、ベトナムフルコンテナ定期航路開設第1船プラネッタ号入港
- ・平成2年(1990)7月26日、第56回中部圏知事会議開催(名古屋港)
- ・平成2年(1990)8月1日、名古屋港港湾計画の改訂を公告
- ・平成2年(1990)8月1日、名港中央大橋海上工事着手
- ・平成2年(1990)9月1日、係船浮標4基廃止(19~22番)
- ・平成2年(1990)9月3日、愛知県、中部新国際空港推進本部を設置
- ・平成2年(1990)9月15日、係船浮標56番廃止
- ・平成2年(1990)9月22日、国際留学生会館開館記念シンポジウム開催(於国際留学生会館)(テーマ「留学生と日本の国際化」)
- ・平成2年(1990)9月28日、日本クルーズ客船(株)の外航客船おりえんと・びいなす号初入港(2万1,884総トン)

- ・平成2年（1990）9月28日、ミャンマー・コンテナ・ライン、日本・ラングーン間フルコンテナ定期航路開設第1船かつらぎ入港
- ・平成2年（1990）10月3日、東西ドイツ統一
- ・平成2年（1990）10月16日、国際港運連盟設立
- ・平成2年（1990）11月2日、名古屋港湾労働者福祉センター内の喫茶室使用開始
- ・平成2年（1990）11月6日、アントワープ振興使節団長キンスベルゲン州知事一行5名来名、名古屋港を視察（7日まで）
- ・平成2年（1990）11月22日、運輸省航海訓練所の練習帆船日本丸、ふじオープン5周年とポルチモア港との姉妹港提携5周年を記念して入港、一般公開
- ・平成2年（1990）12月27日、川崎重工業（株）、西3区へ進出（工場用地約7万平米につき、名古屋港管理組合と売買契約締結）
- ・この年平成2年（1990）取扱貨物量1億2,893万3,845トン、入港船舶5万395隻

写真-116 ガーデン埠頭に入港したクリスタル・ハーモニー  
（出典・名古屋港管理組合）



18) 威臨丸・長崎オランダ村（現ハウステンボス）が、徳川幕府の建造した軍艦を復元したもの（実際の威臨丸は、徳川幕府が海軍建設の為オランダに発注し安政4年・1857の3月26日にオランダの当時の軍港ヘルフトスライスを出港している。その後安政7年・1860年木村攝津守を福使とする遣米使節団が、日本で初めて太平洋横断した蒸気帆船）全長66米、外装は鋼鉄製、内装は木製、ディーゼルエンジン2期搭載

## 2-10 ガーデン埠頭を取り巻く状況の変化—水族館の建設運営・経済の低成長期—(平成前期 1991～現在)

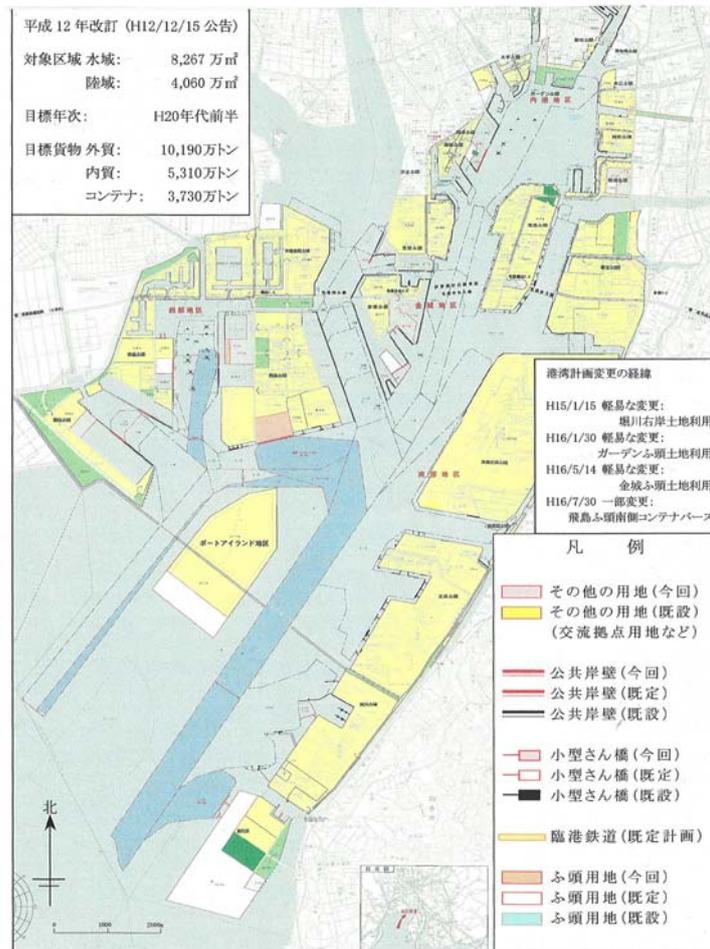
この時期すなわち平成3年から現在に至る時代を顧みると、平成の時代に入りその前期平成3年(1991)頃から所謂「バブル」がはじけて経済が低成長期に入った。この主要な原因は、①高い経済成長のなかで、長期の円高基調から製造業の国際競争力にかけりが見られ、製造業の海外移転から「産業の空洞化」を招き失業率の上昇につながったことにある。②国際化の波の中で、海外に開かれたシステムへの転換が求められ、従来日本の強みであった「良い労使関係、下請け関係、メインバンク関係、株式持合い、長期顧客関係、行政指導」などの所謂日本システムに綻びが生じたことにある。

これらの結果として、この時期は失業率の上昇や、マイナス成長、低金利など市民生活に不利な状況が現れた時代であった。

一方港湾における状況は、産業の海外展開に従い「製品輸入」が非常な勢いで増加し、金額は別として、日常雑貨品は輸出より輸入に特化し、インバランスを生じている。(コンテナ貨物に顕著に現れている)この間における中国の台頭は目覚しく、国際港湾における位置も上海、などコンテナ取扱い港湾としてベストテンの中に入ってきている。又我が国港湾全体の問題として、港湾の国際競争力不足から我が国近隣港湾への「フィーダー率」の上昇が見られた。そのため我が国港湾の国際競争力上昇を求めて、社会資本整備資金不足の折「港湾整備の差別化」すなわち全国の港湾を一様に整備するのではなく、特別な港湾を差別優遇して整備しようという政策が導入された(平成16年・2004春)。このような整備施策は従来に見られなかった方策といえる。

名古屋港は中部地方の「ものづくり」の玄関として「スーパー中枢港湾」に認定され、差別化優遇化されて整備される港湾となった。このような状況を先取りするかたちで平成12年(2000)に港湾計画の見直しを行い、この計画図を図-14に示す。

図一14 名古屋港港湾計画図（平成12年・2000改定、目標年次平成20年代・2010前期 出典・名古屋港管理組合）



目標年次取扱貨物量 1億5,500万トン  
 取扱貨物量実績 1億8,225万トン (平成16年・2004)

この計画の主要な内容であるが、時代の要請であるコンテナ整備については、西4区の飛島南地区に大水深（-16米）バースを整備すること、金城埠頭は臨港貨物線の旅客化に伴い交流拠点として整備すること、一般廃棄物処理場として計画されていた西1区を計画から削除したことである。

ガーデン埠頭に関しては、水族館を建設し平成4年（1992）10月22日にオープンしたこと、又水族館第2期工事を計画施行し、平成13年（2001）にオープンしたことが特筆される。又ガーデン埠頭東地区においては、港に見合う風景として保存されてきた「既存倉庫」を利用して、港湾として全国初めてのPFI事業である「名古屋港イタリア村」が平成17年（2005）4月にオープンして連日たくさんの市民が訪れている。

この名古屋港イタリア村は、公共事業で港湾施設（倉庫等）を補償し更地とし緑地計画を樹立したが、残した既存倉庫を利用した集客施設及び周辺の緑地整備をどのように行うか、なかなか良い方策が見つからない中、PFI事業として広く公募し実施したものである。

名古屋港のこの時期における状況にも触れると、平成14年（2002）より取扱貨物量日本一を3年

間連続して維持している。又貿易額は平成13年(2001)より連続4年間日本一を維持している。この間我が国貿易黒字額約10兆円の5割程度を名古屋港で生み出している。以下この時期の主要な出来事を述べる。

### 平成3年(1991)

- ・平成3年(1991)1月10日、宇高連絡船土佐丸改装した、アイランド・クルーズ・ライン(株)のクルーズ客船サウンズ・オブ・セト号伊勢湾クルージングのため初入港(5,059総トン)
- ・平成3年(1991)1月16日、海上保安庁最新鋭中型測量船明洋初入港、一般公開(550総トン)
- ・平成3年(1991)1月17日、湾岸戦争勃発
- ・平成3年(1991)3月11日、名古屋港国際総合流通センター起工式
- ・平成3年(1991)3月24日、太平洋フェリー(株)の新造豪華フェリーいしかり初入港(1万4,500総トン)
- ・平成3年(1991)3月25日、外航通船用第3浮棧橋(海部郡飛島村地先)使用開始(長さ15.00米、幅6.00米)
- ・平成3年(1991)3月28日、名港中央大橋基礎工事着手(ケーソン設置)
- ・平成3年(1991)3月28日、名古屋港水族館、カメ繁殖用研究施設完成、ウミガメの研究施設としては米・フロリダ大学付属施設に次いで2例目
- ・平成3年(1991)4月1日、中川運河第1通船門廃止(港区中川本町51)(長さ109米、幅11米)
- ・平成3年(1991)4月1日、名古屋港管理組合、財務会計システム本格稼働開始
- ・平成3年(1991)4月1日、名古屋港管理組合、船舶入出港管理システムを改良、新システム稼働開始<sup>19)</sup>
- ・平成3年(1991)4月1日、西5区富浜緑地に散策・休息施設増設
- ・平成3年(1991)4月1日、西4区東側94号岸壁使用開始<sup>20)</sup>
- ・平成3年(1991)4月5日、西4区大水深バースに第1船リバプール・ベイ号初入港(5万6,822総トン)
- ・平成3年(1991)4月7日、ガーデン埠頭臨港緑園内にサテライトスタジオ設置(CBCラジオ)
- ・平成3年(1991)4月11日、湾岸戦争終結
- ・平成3年(1991)4月11日、日本造船学会、初代シップ・オブ・ザ・イヤー賞に「クリスタル・ハーモニー号」を選定したと発表
- ・平成3年(1991)4月22日、上海遠洋運輸公司、ニュージーランド・コンテナ航路で定期寄港開始第1船RO/ROタイプのコンテナ船ZHI JIANG KOU号入港(5,986総トン)
- ・平成3年(1991)4月24日、名古屋商工会議所国際流通問題特別委員会、国際総合物流センターの基本構想発表
- ・平成3年(1991)5月1日、西4区南12号ガントリークレーン使用開始(94号岸壁)
- ・平成3年(1991)5月4日、IAPH第17回総会開催(於バルセロナ)(テーマ「港湾の挑戦—現在そして未来」)(11日まで)
- ・平成3年(1991)5月9日、マースクライン社とシーランド社、PNW(北米西岸北部)・PSW(北米西岸南部)両航路において、スペースチャーター方式による協調サービス開始
- ・平成3年(1991)6月7日、村岡運輸大臣、名古屋港を視察
- ・平成3年(1991)6月10日、上海市錦江航運有限公司、上海フルコンテナ船航路で定期寄港開始、

## 第1船 TONG ZHOU 号入港 (7,755 総トン)

- ・平成3年(1991)6月12日、復元帆船咸臨丸、名古屋港管理組合設立40周年を記念して入港、一般公開
- ・平成3年(1991)6月12日、メリーランド州知事、名古屋港管理組合管理者を表敬訪問
- ・平成3年(1991)6月24日、海岸保全区域を追加指定(愛知県告示第611号、南部地区海岸)
- ・平成3年(1991)7月10日、56号岸壁休憩所(港区金城埠頭三丁目)使用開始
- ・平成3年(1991)7月10日、商船三井客船(株)の新造豪華客船につぼん丸初入港(2万1,903総トン)
- ・平成3年(1991)7月24日、名古屋港少年少女ヨットトレーニングセンターオープン(港区築地町2)4号地<sup>21)</sup>
- ・平成3年(1991)7月25日、太平洋航路でAPLとOOCLが提携
- ・平成3年(1991)8月1日、名古屋港通船給水(株)、(株)ナゴヤシップサービスと商号変更
- ・平成3年(1991)8月26日、川崎重工業(株)、西3区(弥富町大字楠三丁目)に大型旅客機、大型宇宙関連製品などの開発、組立てを行う「名古屋第1工場」の建設に着手
- ・平成3年(1991)8月28日、中部運輸局庁舎移転、名古屋市中区三の丸の名古屋合同庁舎第1号館(9F~11F)へ
- ・平成3年(1991)9月8日、名古屋港管理組合設立40周年
- ・平成3年(1991)9月15日、53号岸壁休憩所(港区金城埠頭三丁目)閉鎖
- ・平成3年(1991)10月1日、名港東大橋海上工事着手
- ・平成3年(1991)10月1日、日本郵船(株)、日本ライナーシステムを吸収合併
- ・平成3年(1991)10月3日、海外ポートセールス(パリ、リール、ロッテルダム、アントワープ(友好港提携3周年記念)、ハンブルグ)(10月17日まで)
- ・平成3年(1991)10月15日、「写真で見る40年のあゆみ展」開催(名古屋港管理組合40周年記念行事、於地下鉄名古屋港駅、名古屋港ポートビル)
- ・平成3年(1991)10月28日、名古屋市と名古屋港管理組合、築地ポートタウン計画発表
- ・平成3年(1991)11月6日、郵船クルーズ(株)の日本最大の新造豪華客船飛鳥初入港(2万8,717総トン)
- ・平成3年(1991)11月29日、第6次空港整備五箇年計画閣議決定
- ・平成3年(1991)11月29日、第8次港湾整備五箇年計画閣議決定
- ・平成3年(1991)11月29日、第5次海岸整備五箇年計画閣議決定
- ・平成3年(1991)12月11日、大型船では世界初、ネドロイドラインズ社のハッチカバーレスの新造コンテナ船ネドロイド・エイシア号初入港(4万8,508総トン)
- ・平成3年(1991)12月19日、海上保安庁の大型巡視船みずほ入港(名古屋海上保安部に配属)(5,311総トン)
- ・平成3年(1991)12月25日、ソビエト連邦消滅
- ・この年平成3年(1991)取扱貨物量1億3,679万3,639トン、入港船舶4万8,817隻

写真-117 西4区大水深バースのリバプール・ベイ号（出典・名古屋港管理組合）



写真-118 ヨットトレーニングセンター（出典・名古屋港管理組合）



- 19) 名古屋港管理組合は国内の他港湾に先駆けて、コンピューター制御による「船舶入出港管理システム」を昭和54年（1979）1月から稼働してきたが、情報量の増加、多様化などに対応するため、同システムを改良、従来のプラズマ表示盤方式（半自動一部手書き）にかわりディスプレイ方式（全自動化）を採用、又、水深7.5米以上のすべての公共岸壁の情報を管理
- 20) 船舶の大型化と増加著しいコンテナ対策として建設、公共バースとしては国内初めてオーバパナマックス型船に対応できる

スーパーガントリークレーン2基を設置、広さ12万5,000平米、岸壁延長350米、水深14米

21) 名古屋市制100周年を記念して開催された全国少年少女ヨット大会、運輸省・海上保安庁の提唱により始まった「ポート天国」を契機として、海事思想普及と安全思想の高揚を図ることを目的として設置、全長6.5米以内の小型ヨット対象、約120艇を収容できる陸上艇置場を具備、鉄骨造3階建(延345.33平米)、敷地面積1,665.3平米

## 平成4年(1992)

- ・平成4年(1992)1月13日、世界最大のコンテナ船、仏CGM社のCGMノルマンディ号初入港(5万5,445総トン)
- ・平成4年(1992)2月20日、南5区産業廃棄物最終処分場が完成、開所式、3月2日より受入れ開始
- ・平成4年(1992)3月12日、南極観測船ふじ乗船者200万人突破
- ・平成4年(1992)3月19日、南5区護岸工事完成
- ・平成4年(1992)3月26日、運輸省、港湾審議会に「伊勢湾港湾計画の基本構想」を報告
- ・平成4年(1992)3月31日、ガーデン埠頭3号岸壁24時間市民開放開始<sup>22)</sup>
- ・平成4年(1992)4月1日、名古屋港海づり公園オープン(知多市南浜7番)
- ・平成4年(1992)4月1日、南1区西側岸壁68号岸壁使用開始
- ・平成4年(1992)4月1日、わらべ緑地(港区入船一丁目501番)廃止
- ・平成4年(1992)4月1日、名古屋港管理組合、財務会計システムのうち企業会計予算執行管理及び一般会計決算管理稼働開始
- ・平成4年(1992)4月30日、運輸省、名古屋港国際総合流通センターを民活法に基づく物流高度化基盤整備施設として認定
- ・平成4年(1992)5月1日、金城埠頭3号上屋廃止(鉄骨鉄筋平屋建、6,000平米)
- ・平成4年(1992)6月1日、西4区南3号ガントリークレーン使用開始(94号岸壁)
- ・平成4年(1992)6月4日、伊勢湾岸道路9号地インターチェンジ工事着手
- ・平成4年(1992)6月7日、第1回ヨット体験教室開催(於名古屋港少年少女ヨットトレーニングセンター)(7日・14日)
- ・平成4年(1992)6月11日、マースクライン社、ニューヨーク航路で寄港開始
- ・平成4年(1992)6月12日、海上自衛隊護衛艦はるな・みねゆき初入港、一般公開
- ・平成4年(1992)6月16日、超電導電磁推進船ヤマト1試運転成功
- ・平成4年(1992)6月20日、名港シーサイド利用者10万人突破
- ・平成4年(1992)6月29日、名古屋市主催「文化都市なごやを考える懇談会」発足
- ・平成4年(1992)7月3日、名古屋港ポートビル外壁塗装工事完成(初の改修工事)
- ・平成4年(1992)7月8日、海外ポートセールス(ロンドン、コペンハーゲン、オスロ、ジェノバ、セビリア)(7月23日まで)
- ・平成4年(1992)7月22日、名古屋港水族館、マスコットキャラクターの愛称決定(ペンギン「ギンペー」、ウメガメ「タート」、さかな「チャッピー」)
- ・平成4年(1992)7月27日、海上貨物通関業務を大幅に迅速化するコンピューター・オンライン・システム「SEA-NACCS」(シーナックス)の総合試運転開始(名古屋税関と名古屋港地区の港運・海運業者)

- ・平成4年(1992)8月1日、94号岸壁休憩所(海部郡飛島村東浜三丁目6)使用開始
- ・平成4年(1992)8月12日、名古屋港ポートビルに銀製帆船模型アメリゴ・ベスピッチ号を展示
- ・平成4年(1992)8月30日、名港中央大橋の塔基礎部(アンカーフレーム)設置工事完成
- ・平成4年(1992)9月14日、名古屋港管理組合、港湾文化交流施設(JETTY)の民活法に基づく開発整備の方針を定める
- ・平成4年(1992)9月25日、(財)サンタ・マリア号協会の復元旗艦サンタ・マリア号初入港、26日から1日まで一般公開(120総トン)
- ・平成4年(1992)9月25日、北海と黒海を結ぶライン・マイン・ドナウ運河開通
- ・平成4年(1992)9月30日、12号地間鉄道電動可動橋(跳上橋)補修工事完成(昭和61年・1986鉄道が廃止されたが、「港の歴史的遺産」として保存)
- ・平成4年(1992)10月1日、海上貨物通関情報システム(シーナックス)稼働開始
- ・平成4年(1992)10月12日、ノルウェーの巨大鉾石専用船ベルゲランド号初入港(32万2,941重量トン、154,030総トン)
- ・平成4年(1992)10月15日、名古屋港ポートビル展望室入場者300万人突破
- ・平成4年(1992)10月18日、からくり人形「浦島太郎」除幕式(名古屋港水族館のオープンを記念して水族館からくり広場に設置)
- ・平成4年(1992)10月22日、名古屋港水族館オープニング記念行事(内覧会、完成記念式典、オープニングセレモニーなど)(29日まで)
- ・平成4年(1992)10月26日、港湾文化交流施設「JETTY」民活法適用施設として認定
- ・平成4年(1992)10月29日、名古屋港水族館条例施行
- ・平成4年(1992)10月29日、名古屋港水族館開館(JETTYも同日オープン)<sup>23)</sup>
- ・平成4年(1992)10月29日、名古屋港管理組合、稲永埠頭・稲永第2埠頭間埋立免許取得
- ・平成4年(1992)10月30日、愛知県芸術文化センター開館
- ・平成4年(1992)12月1日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画(平成12年目標)の軽易な変更案(9号地専用埠頭計画の追加)と港湾環境整備負担金対象工事の指定案を了承
- ・平成4年(1992)12月28日、名古屋港港湾計画の軽易な変更を公告
- ・この年平成4年(1992)取扱貨物量1億3,085万7,419トン、入港船舶4万6,682隻

写真-119 開館した名古屋港水族館（出典・名古屋港管理組合）



写真-120 開園した海づり公園（出典・名古屋港管理組合）



22) 従来、ガーデン埠頭地区を中心に船の一般公開やボート天国などのイベント時に限り特別解放されていたが、「海にもっと近づきたい」という市民の要望に応え決定、使用中の岸壁の24時間開放は日本初、その後平成13年(2001)9月11日ニューヨークマンハッタン世界貿易センタービルに対するテロによりSOLAS条約(平成16年・2004年7月1日発効)による国内法「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」により港湾施設への立ち入りは禁止されバリアーが高くなっている

23) 名古屋港水族館の展示テーマ「南極への旅」、「日本の海」「深海」「赤道の海」「オーストラリア」「南極の海」と、日本から南極までの5つの海をめぐるながら、その海に生息する生物を紹介していく構成、「カメ繁殖研究施設」を併設、敷地面積1万7,685.59平米、延床面積1万8,757.62平米(本館棟1万7,968.75平米)、カメ繁殖研究施設(788.57平米)、展示生物数約540種、約3万6,000点、入館料大人¥1500円、小中高生¥700円

## 平成5年(1993)

- ・平成5年(1993)1月7日、稲永埠頭再開発工事埋立着手
- ・平成5年(1993)1月8日、中部地方建設局、平成5年度からスタートする第11次道路整備5カ年計画の具体案発表
- ・平成5年(1993)1月14日、名古屋フェリー埠頭公社寄付行為変更
- ・平成5年(1993)1月14日、みなとまちフォーラム'93開催(テーマ「食糧庁の穀物サイロの閉鎖後の再活用について」)
- ・平成5年(1993)1月26日、常陸宮殿下、名古屋港水族館をご視察
- ・平成5年(1993)1月28日、中部運輸局、シップ・アンド・オーシャン財団、第五港湾建設局共催、テクノスーパーライナーシンポジウム in 中部開催(於名古屋国際会議場)
- ・平成5年(1993)2月1日、航空貨物通関処理システム「AIR-NACCS」(エアーナックス)稼働開始
- ・平成5年(1993)2月1日、稲永埠頭南側18・19号、稲永第2埠頭北側20・21号岸壁廃止
- ・平成5年(1993)2月18日、名古屋港水族館、入館者100万人突破
- ・平成5年(1993)2月26日、運輸省、名古屋フェリー埠頭公社の名古屋港埠頭公社への改組を認可
- ・平成5年(1993)3月1日、金城埠頭西側岸壁78号岸壁(重量物船用岸壁)をコンテナ船用岸壁に変更
- ・平成5年(1993)3月1日、西4区東側91号岸壁をコンテナ専用岸壁に変更
- ・平成5年(1993)3月2日、名古屋市と名古屋港管理組合、中川運河再開発基本計画発表<sup>24)</sup>
- ・平成5年(1993)3月2日、名古屋コンテナ埠頭(株)ガントリークレーン2基リブレース、RO/RO専用施設を撤去
- ・平成5年(1993)3月3日、名古屋港金城埠頭港湾労働者福祉センター内の食堂使用開始
- ・平成5年(1993)3月20日、中部国際空港海域調査開始
- ・平成5年(1993)3月26日、名古屋港埠頭公社組織確定(設立認可)
- ・平成5年(1993)4月1日、名古屋港管理組合、土曜閉庁を開始
- ・平成5年(1993)4月1日、空見埠頭97号岸壁使用開始
- ・平成5年(1993)4月1日、西部陸上貯木場廃止(区画B-3、C-3、1万9,750平米)
- ・平成5年(1993)4月1日、名古屋港管理組合財務会計システムのうち企業会計決算管理稼働開始

- ・平成5年(1993)4月4日、名古屋港漕艇センター完成(港区中川本町)
- ・平成5年(1993)4月9日、川崎重工業(株)、航空宇宙事業本部名古屋第1工場完成記念式典
- ・平成5年(1993)4月12日、名古屋港国際総合流通センター(NCR)完成記念式典、14日より稼働開始
- ・平成5年(1993)4月13日、ノルウェーのサガフォレスト・キャリアーズ・インターナショナル社の多目的船の寄港開始、第1船サガ・タイト号入港
- ・平成5年(1993)4月17日、IAPH第18回総会開催(於シドニー)(テーマ「港湾ー地球規模の経済変動の影響」)
- ・平成5年(1993)4月22日、名古屋海洋博物館入館者200万人を突破
- ・平成5年(1993)4月27日、(株)名鉄名港遊覧船の新造小型豪華遊覧船アルカンシェル号完成記念式典、28日より港内のほか堀川を宮の渡しまで遡上する新航路で就航
- ・平成5年(1993)4月27日、燃料電池、名古屋港水族館に設置(公共施設では初めて)
- ・平成5年(1993)4月28日、秋篠宮殿下、名古屋港水族館をご視察
- ・平成5年(1993)5月7日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画(平成12年・2000目標)の一部変更案を了承
- ・平成5年(1993)5月14日、日本政府、日本・米国・EC・カナダによる四極通商会議で、市場アクセス交渉において前年提出した鋳工業品の関税引き下げ計画を見直し、770品目について引き下げ率を拡大することを表明
- ・平成5年(1993)5月18日、中部運輸局、平成5年度から鉄道、道路など新空港へのアクセスの方向性について本格調査をすると公表
- ・平成5年(1993)5月26日、運輸省、貨物流通政策推進計画見直し(貨物輸送を、慢性的な人手不足や環境問題をはらむトラック輸送から海運・鉄道へ転換するモーダルシフトの推進を柱とした見直し策、貨物鉄道の輸送力増強やフェリーの建造を後押しする)
- ・平成5年(1993)5月30日、名古屋港水族館、入館者200万人を突破
- ・平成5年(1993)5月31日、20号岸壁休憩所(港区潮風町67番地)閉鎖
- ・平成5年(1993)6月2日、92年、日本の貿易黒字、国民総生産の3.6%を記録
- ・平成5年(1993)6月8日、第五港湾建設局、政府の景気引揚げ対策に伴う補正予算を発表
- ・平成5年(1993)6月15日、空見埠頭1号ガントリークレーン廃止
- ・平成5年(1993)6月18日、港湾審議会、名古屋港港湾計画(平成12年・2000目標)の一部変更案を了承
- ・平成5年(1993)6月21日、金城埠頭61号岸壁隣接12号上屋使用開始(鉄骨鉄筋平屋建、6,000平米)
- ・平成5年(1993)6月26日、名古屋港管理組合の観光アンケートで、名古屋港に求めるイメージ1位「夜景がきれいなみなと」56%
- ・平成5年(1993)6月28日、中国対外貿易運輸福建公司、福州・泉州・名古屋コンテナ航路で定期寄港開始、Min・Mao号初入港
- ・平成5年(1993)7月2日、国鉄清算事業団の資産処分審議会、名古屋笹島地区の再開発へ向けての、同事業団の保有地中川運河堀止北の売却を了承
- ・平成5年(1993)7月5日、西4区3号ガントリークレーン使用開始(92号岸壁)

- ・平成5年(1993)7月11日、堀川不発弾(1トン爆弾)撤去作業
- ・平成5年(1993)7月2日、奥尻地震(北海道南西沖地震)
- ・平成5年(1993)7月15日、中部電力(株)、超高压地中送電線、南ルート完成
- ・平成5年(1993)7月30日、名古屋港港湾計画の一部変更を公告
- ・平成5年(1993)8月1日、ガーデン埠頭福祉センター内2号地船溜休憩所使用開始
- ・平成5年(1993)8月10日、名古屋市国際展示場愛称「ポートメッセ名古屋」に決定
- ・平成5年(1993)9月5日、名古屋港水族館、入館者300万人突破
- ・平成5年(1993)9月24日、海上自衛隊砕氷船しらせ、フリマントル港との姉妹港提携10周年と名古屋港水族館オープン1周年を記念して入港、一般公開
- ・平成5年(1993)9月27日、名古屋船員会館の愛称「ハーバーロジ名古屋」に決定
- ・平成5年(1993)10月1日、川崎汽船(株)、定期コンテナ航路部門の組織縮小
- ・平成5年(1993)10月5日、名港西大橋、開通8年半で、1,000万台突破
- ・平成5年(1993)10月6日、金城埠頭南端の通航情報施設、「名古屋港船舶通航情報センター」に名称決定(Nagoya Port Vessel Traffic Information Center-NAVTIC)
- ・平成5年(1993)10月12日、名古屋市都市景観重要建築物等に中川運河松重閘門指定
- ・平成5年(1993)10月13日、天白川口貯木場(西側)埋立完成(39万5,363.22平米)
- ・平成5年(1993)10月15日、名古屋市国際展示場の拡張整備工事完成、「ポートメッセなごや」の名称で新装オープン(展示場3号館1万3,500平米、交流センター1万3,000平米、立体駐車場1,000台収容)
- ・平成5年(1993)10月29日、名古屋港水族館、開館1周年記念行事の一環として1万人無料招待
- ・平成5年(1993)10月29日、第五港湾建設局と連絡協議会、ポートアイランド第3期工事への理解を高めるため建設工事村「カッシービレッジ」西3区に設置
- ・平成5年(1993)11月1日、西部第7貯木場廃止(26万2,765平米)
- ・平成5年(1993)11月1日、名古屋港管理組合、旧西部第7貯木場埋立免許取得
- ・平成5年(1993)11月5日、堀川でヘドロの浚渫作業開始
- ・平成5年(1993)11月11日、名古屋港ポートビル展望室入場者400万人突破
- ・平成5年(1993)11月12日、南極観測船ふじ乗船者300万人突破
- ・平成5年(1993)11月18日、コメ市場開放、日米合意、外国米第1便横浜港入港
- ・平成5年(1993)11月19日、名古屋商工会議所主催、名古屋駐在各国領事・州代表事務所代表の中部国際空港建設予定地の海上視察会
- ・平成5年(1993)11月24日、政府買付け加工用米第4便、名古屋港入港(コメ不足を補うため、緊急輸入の第4便として、タイの精米1万4,500トン積載のマルタ船籍の貨物船エクエル号入港)
- ・平成5年(1993)12月7日、大蔵省、輸入促進策の一環として、時間外の通関作業料の実質的引き下げを決定(1月1日から)(1回の手数料で申告できる上限件数を小額航空貨物については5件から20件に、海上貨物については2件から3件に改善)
- ・平成5年(1993)12月10日、名港シーサイドグリーンの敷地拡張工事着手
- ・平成5年(1993)12月13日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画(平成12年・2000目標)の軽易な変更案と港湾環境整備負担金対象工事の指定案を了承

- ・平成5年（1993）12月15日、名古屋港水族館、名古屋市選定の都市景観賞受賞
- ・平成5年（1993）12月16日、JR貨物、港区西倉地区にある自社遊休地の開発計画「SEA TRAIN 計画（仮称）」をまとめ、港まちづくり連絡会で発表
- ・平成5年（1993）12月28日、名古屋港港湾計画の軽易な変更を公告
- ・平成5年（1993）12月、名古屋港水族館、中部建築賞受賞
- ・この年平成5年（1993）取扱貨物量1億3,438万787トン、入港船舶4万6,121隻

写真-121 秋篠宮殿下下の名古屋港水族館ご視察（出典・名古屋港管理組合）



24) 名古屋港と都心とを結ぶ物流の幹線だった中川運河を、21世紀初頭を目標に、より高度な物流空間として再整備するとともに、市民の憩いの場として大きく変身させようとするもの、コンセプトを「港と都心を結ぶ快適な水辺環境軸の形成」とし、①親水性に満ちたウォーターフロントの創造②高度な物流空間の形成③安全なまちづくりの3つを目標に、水域利用、防災、環境整備の各機能別に運河全線の整備を図る、事業費概算 600 億円

## 平成6年（1994）

- ・平成6年（1994）1月1日、名古屋港総合情報案内システム（パソコン通信）「PONNET」開局
- ・平成6年（1994）1月10日、ガーデン埠頭臨港緑園、県快適空間賞受賞
- ・平成6年（1994）1月25日、海上保安庁の海洋測量船海洋初入港（605総トン）
- ・平成6年（1994）1月29日、名港中央大橋東主塔設置工事完成
- ・平成6年（1994）1月30日、名古屋港水族館、入館者400万人突破
- ・平成6年（1994）2月1日、中川運河蛭橋使用開始
- ・平成6年（1994）2月14日、名古屋港管理組合、ごみ埋立処分場として計画している藤前干潟（西1区）の事業化に向けた環境影響評価（アセスメント）で、初の野鳥調査開始
- ・平成6年（1994）3月7日、愛知県、第二東名・名神高速道路建設推進本部発足
- ・平成6年（1994）3月8日、食糧庁の政府穀物サイロ閉所式
- ・平成6年（1994）3月10日、西3区南側7号岸壁使用開始
- ・平成6年（1994）3月10日、7号岸壁休憩所（海部郡弥富町大字楠三丁目）使用開始
- ・平成6年（1994）3月16日、名古屋港管理組合、ガーデン埠頭公衆トイレ新設
- ・平成6年（1994）3月22日、名古屋船員会館外壁改修工事完成
- ・平成6年（1994）3月23日、南5区第1工区埋立完成（5万4,700平米）
- ・平成6年（1994）3月31日、名古屋港船舶通航情報センター（NAVTIC）完成（金城埠頭三丁目1番）、報道陣に公開
- ・平成6年（1994）4月1日、名古屋港無線局移設（中波無線電信の通信機と国際VHF無線電話の通信所を名古屋港管理組合庁舎塔屋から名古屋港船舶通航情報センター5階に移設
- ・平成6年（1994）4月1日、名古屋港管理組合土木積算、新システムが稼働開始（旧システムは昭和62年度・1987から稼働）
- ・平成6年（1994）4月2日、中川運河に「いろは橋」完成、渡り初め式
- ・平成6年（1994）4月14日、名古屋港ガーデン埠頭地区観光施設協議会設立
- ・平成6年（1994）4月25日、南4区海づり公園にパターゴルフ場オープン
- ・平成6年（1994）5月1日、西5区富浜緑地にテニスコートオープン
- ・平成6年（1994）5月10日、大阪商船三井船舶（株）、定期コンテナ船で、APL・NLL・OOCLと2年以内に協調配船を開始することで合意したと発表
- ・平成6年（1994）5月17日、名古屋市、堀川護岸堤防の一部保存を決定、「熱田空襲を記録する会」のメンバーとともに現地で堤防の保存部分を確認
- ・平成6年（1994）5月19日、川崎汽船（株）韓国・現代商船と北米・欧州航路などにおける共同配船につき基本合意
- ・平成6年（1994）5月25日、（社）日本動物園水族館協会総会、名古屋市で開催（27日まで）
- ・平成6年（1994）5月27日、ベルギー経済使節団、皇太子フィリップ殿下、名古屋港をご視察
- ・平成6年（1994）6月6日、名古屋港管理組合、名古屋港水族館第2期基本構想発表
- ・平成6年（1994）6月10日、名古屋港旧西埠頭川西倉庫移転決定
- ・平成6年（1994）6月12日、名港東大橋東主塔設置工事完成
- ・平成6年（1994）6月19日、名港東大橋西主塔設置工事完成

- ・平成6年(1994)6月20日、ガーデン埠頭入口の無線塔撤去(昭和8年・1933・3月17日設置)(20日、27日)
- ・平成6年(1994)6月28日、東邦ガス(株)、南5区内の新LNG工場建設用地につき、名古屋港管理組合と譲渡契約締結
- ・平成6年(1994)7月1日、ガーデン埠頭西1・2号上屋廃止(鉄筋3階建1階部分、1号119平米、2号、2458平米)
- ・平成6年(1994)7月15日、外港第1航路・外港第2航路を外港東航路・外港西航路と名称変更
- ・平成6年(1994)7月15日、通信信号施設(名古屋港内港信号所、高潮防波堤信号所、高潮防波堤西信号所)廃止
- ・平成6年(1994)7月15日、第四管区海上保安本部、名古屋港海上交通センター(NAVTIC)業務開始
- ・平成6年(1994)7月17日、SEA TRAINオープン(JR貨物が港区西倉町に建設)
- ・平成6年(1994)7月23日、名古屋港水族館、入館者500万人を突破
- ・平成6年(1994)7月28日、名古屋港海上交通センター開所式
- ・平成6年(1994)8月1日、名古屋港湾合同庁舎改築完了
- ・平成6年(1994)8月4日、第五港湾建設局設置30周年、清龍丸など作業船を一般公開(9日まで)
- ・平成6年(1994)8月5日、ロサンゼルスにて姉妹港提携35周年記念行事、つくばい一式贈呈
- ・平成6年(1994)9月4日、関西国際空港開港
- ・平成6年(1994)9月6日、大阪商船三井船舶(株)、PNW航路でAPL・OOCLと、北米東岸南部(ニューヨーク)航路でAPL・OOCL・NLLと協調配船正式調印
- ・平成6年(1994)10月1日、金城埠頭4号上屋廃止(鉄骨鉄筋平屋建、6,000平米)
- ・平成6年(1994)10月1日、8号地埠頭4・7・8号上屋廃止(船見町、木造平屋建、4号、496平米、7・8号、477平米)
- ・平成6年(1994)10月7日、国際観光振興会、ガーデン埠頭緑園案内所を「i案内所」に指定<sup>25)</sup>
- ・平成6年(1994)10月13日、名古屋港文化センターと日本極地研究振興会共催、南極と北極に関する講演会開催
- ・平成6年(1994)10月31日、第五港湾建設局、設立30周年記念事業「次世代の港湾を考えるシンポジウム」開催
- ・平成6年(1994)11月29日、名港シーサイドグリーン敷地拡張工事完成
- ・平成6年(1994)11月30日、79号岸壁休憩所(港区金城埠頭二丁目)閉鎖
- ・平成6年(1994)12月1日、名古屋港管理組合、海づり公園に人工漁礁設置作業(5日まで)
- ・平成6年(1994)12月2日、名古屋港審議会、名古屋港臨港地区の変更案と港湾環境整備負担金対象工事の指定案を了承
- ・平成6年(1994)12月2日、名港中央大橋西主塔設置工事完成
- ・平成6年(1994)12月16日、中部地方建設局、管内の地域高規格道路指定
- ・平成6年(1994)12月20日、日本郵船(株)の世界最大型のコンテナ船NYKアルテア号入港(6万117総トン)
- ・平成6年(1994)12月21日、名古屋市、白鳥地区の「白鳥プロムナード」整備工事に着手

・平成6年（1994）12月22日、名古屋港管理組合、「港湾中枢管理拠点形成委員会」において、金城埠頭地区開発基本計画発表

・平成6年（1994）12月22日、荷役通船用第2浮棧橋（港区金城埠頭三丁目地先）使用開始（長さ20.02米、幅1.61米）

・この年平成6年（1994）取扱貨物量1億3,726万1,335トン、入港船舶4万3,983隻

写真-122 フィリップ殿下名古屋港ご視察（出典・名古屋港管理組合）



写真-123 世界最大型コンテナ船 NYK アルテア号入港（出典・名古屋港管理組合）



25) i案内所とは、世界各国に立地された公的観光案内施設で、iはインフォメーションの頭文字、各案内所が連携し、訪日外国人に対して全国的な観光情報の提供を行う、国内で82番目、愛知県内で5番目の指定、平成6年（1994）10月7日現在

## 平成7年（1995）

- ・平成7年（1995）1月1日、係船浮標3基廃止（8～10番）
- ・平成7年（1995）1月4日、名古屋海洋博物館、入館者300万人突破
- ・平成7年（1995）1月7日、名古屋港水族館、入館者600万人突破
- ・平成7年（1995）1月9日、米国産リンゴ、名古屋港に初上陸
- ・平成7年（1995）1月13日、東山ガーデン（株）屋形船義丸就航（19総トン）
- ・平成7年（1995）1月17日、阪神・淡路大震災
- ・平成7年（1995）1月19日、トヨタ自動車（株）操業停止（2日間）（震災に伴う道路混雑を避けるため）
- ・平成7年（1995）1月22日、名古屋港水族館、国内水族館初、ヒゲペンギンの赤ちゃん誕生
- ・平成7年（1995）1月30日、名古屋税関発表、94年1年間の豊橋港の外国車陸揚げ台数、連続日本一
- ・平成7年（1995）1月、名古屋港管理組合、食糧庁の穀物サイロの撤去方針を変更し展望台などに再利用する方針発表
- ・平成7年（1995）2月1日、西5区富浜緑地テニスコート4面オープン
- ・平成7年（1995）2月2日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画（平成12年・2000目標）一部変更案を了承
- ・平成7年（1995）2月7日、名古屋港管理組合発表、阪神・淡路大震災に伴う緊急対策として、名古屋港阪神大震災対策委員会・名古屋港阪神大震災連絡協議会の発足、約30万平米のバックヤード緊急確保（西4区・5区、金城埠頭地区）地震対策検討調査の実施、神戸港の港湾施設被災状況調査
- ・平成7年（1995）2月23日、中国遠洋公司（COSCO）、PSW航路の往復航で名古屋港に定期寄港開始、第1船EMPRESS SEA号入港
- ・平成7年（1995）2月25日、ロサンゼルス港から阪神大震災救助物資、名古屋港に到着
- ・平成7年（1995）2月27日、名古屋税関発表、神戸港の代替で1月の名古屋港の輸入17%増
- ・平成7年（1995）2月28日、「海の日」が国民の祝日に
- ・平成7年（1995）3月7日、金城埠頭12号ガントリークレーン使用開始（78号岸壁）
- ・平成7年（1995）3月15日、名古屋港管理組合、名古屋港水族館の第2期計画の基本計画を発表（躍動ある生物にふれ、野生生物の生命を自覚できる“地球水族館”を目標とし、海洋性哺乳類の飼育を通して、生態・繁殖研究などを行う、現水族館の北西約1万6,000平米の敷地に大小9つのプールを造成する計画、総水量2万3,000トン）
- ・平成7年（1995）3月15日、三井造船（株）、大本組（株）と共同で日本初のヘドロ除去専用浚渫船開発
- ・平成7年（1995）3月24日、港湾審議会、名古屋港港湾計画（平成12年・2000目標）

の一部変更案を了承

- ・平成7年(1995)3月25日、堀川、白鳥橋～大瀬子橋間のヘドロ(3万4,000立米)の浚渫作業開始
- ・平成7年(1995)4月1日、名古屋港管理組合、港湾管理情報システム(オンラインシステム)の運用開始
- ・平成7年(1995)4月14日、第五港湾建設局、1～3月の神戸港貨物の2割、東海3港が肩代わりと発表
- ・平成7年(1995)4月27日、名古屋港水族館、世界初、室内人工砂浜でアカウミガメの産卵に成功
- ・平成7年(1995)4月29日、名港シーサイドグリーン、リニューアルオープン
- ・平成7年(1995)5月2日、名古屋港港湾計画の一部変更を公告
- ・平成7年(1995)5月23日、大阪商船三井船舶(株)、APL・NLL・OOCLと始めた共同配船でコンテナ業務の国際EDI(電子データ交換)開始
- ・平成7年(1995)6月1日、引船しおじ丸使用廃止(190総トン)
- ・平成7年(1995)6月1日、引船にしき丸使用開始(190総トン)
- ・平成7年(1995)6月2日、ウクライナ共和国の客船カレリア号初入港
- ・平成7年(1995)6月7日、堀川口排水ポンプ所基礎築造工事着手
- ・平成7年(1995)6月10日、IAPH第19回総会開催(於シアトル)(メインテーマ「新しい挑戦ー新しいパートナーシップ」、NAVTICが情報技術賞(銀賞)受賞)(16日まで)
- ・平成7年(1995)6月11日、東京・大阪・関門・名古屋港で日曜荷役業務再開(阪神・淡路大震災に伴い、入港地を釜山港などに変更する外航船を引き留めるため、日本港運協会と全国港湾労働組合協議会・全日本港湾運輸労働組合同盟が、協定書を締結したのを受けて)
- ・平成7年(1995)6月16日、(株)名鉄名港遊覧船の新造遊覧船金鯪就航(200総トン)
- ・平成7年(1995)6月19日、ボルチモアにて姉妹港提携10周年記念行事、桜の木を贈呈
- ・平成7年(1995)7月1日、名古屋港水族館、世界初、アカウミガメ室内人工ふ化に成功
- ・平成7年(1995)7月12日、世界最大のクラブ式浚渫船東祥完工披露式(バケット容量200立米)
- ・平成7年(1995)7月12日、第100回記念名古屋港しおかぜコンサート開催(於名古屋港湾会館ホール)
- ・平成7年(1995)7月14日、有村産業(株)、名古屋・大阪・那覇新規フェリー航路開設、フェリー飛龍就航(1万342総トン)
- ・平成7年(1995)7月15日、遊園地、シー・トレイン・ランド、オープン
- ・平成7年(1995)7月21日、名古屋港海洋トレーニングセンターオープン(港区一州町)

86 番 1)

- ・平成 7 年 (1995) 8 月 1 日、金城埠頭 79 号岸壁コンテナバース使用開始 (重量物船からコンテナ船へ用途区分変更)
- ・平成 7 年 (1995) 8 月 4 日、名古屋港阪神大震災対策連絡協議会解散
- ・平成 7 年 (1995) 8 月 8 日、名古屋港水族館、入館者 700 万人突破
- ・平成 7 年 (1995) 8 月 19 日、海上保安庁の測量船明洋、伊勢湾海底地殻調査の為入港
- ・平成 7 年 (1995) 8 月 29 日、名古屋港ポートビル展望室入場者 500 万人突破
- ・平成 7 年 (1995) 8 月 30 日、名古屋港管理組合、阪神・淡路大震災で被害を受けた神戸港のコンテナ貨物に対しバックヤードを確保、コンテナバースを緊急整備するなどの迅速な対応が評価され、中部運輸局より表彰
- ・平成 7 年 (1995) 9 月 1 日、名古屋港管理組合、パソコンによる潮位データ処理装置導入
- ・平成 7 年 (1995) 9 月 17 日、大阪商船三井船舶 (株)、海外 4 社と運航計画策定へ
- ・平成 7 年 (1995) 9 月 28 日、海外ポートセールス (上海、大連、北京、天津) (10 月 6 日まで)
- ・平成 7 年 (1995) 9 月 28 日、神戸港の復興を世界にアピールするため製造された海上コンテナ (復興コンテナ) 積載のコンテナ船シーランド・エクスプレス号入港
- ・平成 7 年 (1995) 9 月 29 日、藤木海運 (株)、(株) フジトランスコーポレーションと商号変更
- ・平成 7 年 (1995) 10 月 4 日、世界インテリアデザイン会議のウェルカムパーティー開催 (於ポートハウス)
- ・平成 7 年 (1995) 10 月 15 日、テクノスーパーライナー飛翔入港 (速力 50 ノット、貨物積載重量 1,000 トン、航続距離 500 海里以上で荒海でも航行できる新形式の超高速船) の実用化に向け、運輸省の指導のもと造船 7 社が研究開発し、建造された模型船、空気圧力式複合指示船型 (ウォータージェットポンプを推進力とする) で、速力 54 ノット
- ・平成 7 年 (1995) 10 月 19 日、第二東名・名神高速道路起工式 (於東海市)
- ・平成 7 年 (1995) 10 月 26 日、(株) 上組の多目的低温倉庫完成、竣工式
- ・平成 7 年 (1995) 10 月 31 日、科学技術庁航空宇宙技術研究所と宇宙開発事業団が純国産技術で開発したスペースシャトル実験 HYFLEX 完成、開発に参画している三菱重工業 (株) の名古屋航空宇宙システム製作所飛島工場で開催
- ・平成 7 年 (1995) 11 月 8 日、バナナ専用船、25 年ぶりに寄港再開 (第 1 船カンタベリスター号入港)
- ・平成 7 年 (1995) 11 月 11 日、気象庁の海洋気象観測船凌風入港、12 日一般公開
- ・平成 7 年 (1995) 11 月 25 日、南極観測船ふじ初出航から 30 年記念の集い、「ふじ南極 OB 会」設立総会
- ・平成 7 年 (1995) 11 月 27 日、名古屋港水族館、日本初、アデリーペンギンのふ化に成

功

- ・平成7年（1995）12月7日、科学技術庁航空宇宙技術研究所と宇宙開発事業団、日本版スペースシャトル HOPE の自動着陸技術を確立する実験機 ALFLEX 懸吊試験（伊勢湾上空）
- ・平成7年（1995）12月14日、鴨浦住宅（財）名古屋港湾福利厚生協会が港区野跡二丁目1番地に港湾労働者用宿舎として建設使用開始（6階建、30戸）
- ・平成7年（1995）12月15日、海上保安庁の航海用電子海図システム搭載船海洋入港、同システム公開
- ・平成7年（1995）12月18日、日本通運（株）名古屋国際輸送支店の青果流通センター、11号地の空見町に完成、完工式
- ・この年平成7年（1995）取扱貨物量1億4,261万8,156トン、入港船舶4万4,605隻

写真-124 世界初のアカウミガメ人工海浜に産卵（出典・名古屋港管理組合）



写真-125 テクノスーパーライナー飛翔（出典・名古屋港管理組合）



#### 平成8年（1996）

- ・平成8年（1996）1月1日、三井造船（株）、第1事業本部船舶・艦艇事業部にスーパーライナー事業室新設、営業開始
- ・平成8年（1996）1月1日、潮風町12号上屋廃止（木造平屋建、490平米）
- ・平成8年（1996）1月1日、名古屋港管理組合行政手続条例施行
- ・平成8年（1996）1月1日、名古屋港管理組合、パソコンによる風向・風速データのデータ処理開始
- ・平成8年（1996）1月18日、名古屋港管理組合、「港湾統計調査」において運輸大臣より表彰
- ・平成8年（1996）1月20日、「大競争時代における中部の国際ハブ港湾を考えるシンポジウム」開催（於NHK名古屋放送センタービル）
- ・平成8年（1996）1月29日、愛知、三重県境の伊勢湾上空で宇宙開発事業団の小型自動着陸実験機ALFLEXの懸吊飛行試験
- ・平成8年（1996）2月1日、（財）名古屋都市産業振興公社設立（名古屋市見本市協会承継）
- ・平成8年（1996）2月7日、名古屋コンテナ埠頭（株）、R-3岸壁にガントリークレーン2基リブレース（7日・8日設置、27日より使用開始）
- ・平成8年（1996）2月15日、熱田空襲の痕跡を残す堀川護岸の一部を記念碑として保存する設置工事開始
- ・平成8年（1996）2月21日、南極観測船ふじ脇の岸壁に気象庁の津波観測施設完成

- ・平成8年(1996)2月22日、中国初のコンピューター制御による機帆船、寧波遠洋運輸会社のMING ZHOU22号初入港、(2,776総トン)
- ・平成8年(1996)2月23日、南5区主要3施設の名称、市民募集により決定(南5区海浜緑地「新舞子マリパーク」、人工海浜「ブルー・サンビーチ」、新舞子大橋(仮称)「新舞子ファインブリッジ」)
- ・平成8年(1996)2月26日、海上建家式の全天候バース、新日本製鉄(株)君津製作所で完成、竣工式
- ・平成8年(1996)3月7日、愛知県、名古屋市、中部経済連合会、名古屋商工会議所などの構成により、名古屋港へのテクノスーパーライナー導入を調査検討するテクノスーパーライナー研究会発足
- ・平成8年(1996)3月10日、名古屋港水族館、入館者800万人突破
- ・平成8年(1996)3月29日、四日市港物流センター完成式典
- ・平成8年(1996)4月1日、名古屋港管理組合、13年ぶりに大規模な組織機構改革
- ・平成8年(1996)4月1日、小型旅客船用浮棧橋(宮の渡し公園)使用開始(長さ30.00米、幅6.00米)
- ・平成8年(1996)4月5日、伊勢湾・三河湾を考える会発足(経済界と農林・通産・運輸・郵政・建設省が連携して地域整備の環境づくりを検討)
- ・平成8年(1996)4月8日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画(平成12年・2000目標)の軽易な変更案(専用埠頭計画の追加など)を了承
- ・平成8年(1996)4月9日、熱田空襲の痕跡を残す堀川堤防の一部、遊歩道堀川千年プロムナードに記念碑として移設、遊歩道使用開始
- ・平成8年(1996)4月15日、名古屋港港湾計画の軽易な変更を公告
- ・平成8年(1996)5月1日、南極観測船ふじ乗船者400万人突破
- ・平成8年(1996)5月21日、マースクライン社、欧州航路で新規寄港開始、第1船ドルチェマースク号入港
- ・平成8年(1996)5月25日、日本郵船(株)、PSWコンテナ航路を上海にルート変更
- ・平成8年(1996)5月28日、名古屋木材港再編整備協議会発足
- ・平成8年(1996)5月31日、名古屋・弥富・知多北部都市計画臨港地区を変更(愛知県告示第475号、476号、477号)
- ・平成8年(1996)6月6日、東山ガーデン(株)のパーティークルーズ船エンジェルハーブ号就航(19総トン)
- ・平成8年(1996)6月11日、マースクライン社の世界最大のコンテナ船クヌッドマースク号初入港(8万1,488総トン、6,000TEU)
- ・平成8年(1996)6月15日、(株)韓進海運のコンテナ船LUKAS号初入港(1万742総トン)
- ・平成8年(1996)6月18日、空気圧送システムを採用した圧送船国翔竣工披露(於ガー

#### デン埠頭)

- ・平成8年(1996)6月22日、名港中央大橋主桁架設工事完成
- ・平成8年(1996)6月23日、名港西大橋Ⅱ期線東主塔設置工事完成
- ・平成8年(1996)6月28日、中川口西遊歩道完成
- ・平成8年(1996)7月1日、5号地埠頭北側35号・西側36号・南側37号岸壁廃止
- ・平成8年(1996)7月1日、5号地埠頭36号岸壁隣接A号上屋廃止(軽量鉄骨平屋建、608平米)
- ・平成8年(1996)7月1日、名古屋港臨港地区内の分区を変更(追加指定、一部解除)(名古屋港管理組合告示第27号)
- ・平成8年(1996)7月3日、名港西大橋Ⅱ期線西主塔設置工事完成
- ・平成8年(1996)7月5日、西4区4号ガントリークレーン使用開始(92号岸壁)
- ・平成8年(1996)7月9日、東海3県1市知事市長会議、伊勢湾洋上で開催(中部新国際空港、愛知万博、首都機能移転など巨大プロジェクトをめぐり)
- ・平成8年(1996)7月10日、中部電力知多第2火力発電所2号機のガスタービン発電機、運転開始
- ・平成8年(1996)7月12日、運輸省、造船設備の設備規制の大幅緩和を提言(70~80年代の造船不況時に導入した設備規制の緩和)
- ・平成8年(1996)7月13日、名港中央大橋連結記念式典
- ・平成8年(1996)7月19日、ガーデン埠頭臨港緑園内に風の灯台時計塔完成(海の日制定記念事業の一環として、高さ約11.6米、制作費約2,000万円)
- ・平成8年(1996)7月20日、第50回名古屋みなと祭
- ・平成8年(1996)7月20日、「とだがわこどもランド」オープン(港区)
- ・平成8年(1996)8月1日、横浜港流通センター(Y-CC)開業、日本最大の総合物流施設
- ・平成8年(1996)8月7日、運輸省主催、「プレジャーボート保管対策懇談会」開催
- ・平成8年(1996)8月8日、「まるはちの日」、名古屋各地でイベント開催
- ・平成8年(1996)8月8日、「港湾管理者に係わる各種書類のEDI化推進検討調査委員会」発足
- ・平成8年(1996)8月10日、名港東大橋の主塔架設工事完成
- ・平成8年(1996)8月20日、川崎汽船(株)、COSCOとアジア・北欧州航路でスペースチャーター契約を締結したと発表
- ・平成8年(1996)8月21日、旧原子力船むつ改造の新型海洋観測研究船みらい命名進水式(8,600総トン)
- ・平成8年(1996)8月22日、世界最古の現役客船ドウロス号初入港、23日から9月18日まで一般公開(約6,700総トン)
- ・平成8年(1996)8月30日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画(平成12年・2000

目標)の一部変更案を了承

- ・平成8年(1996)9月1日、大阪商船三井船舶(株)、APL・OOCL・NLLで構成する海運コンソーシヤム(企業連合)「ザ・グローバルアライアンス(TGA)」、シンガポール港湾局と10年間のバーチャルターミナル契約発効
- ・平成8年(1996)9月4日、名港東大橋連結記念式
- ・平成8年(1996)9月15日、名古屋港水族館、入館者900万人突破
- ・平成8年(1996)9月17日、愛知県・名古屋市・名古屋港管理組合・名古屋商工会議所(社)中部経済連合会共催、「大交流時代の港を考える講演会」開催
- ・平成8年(1996)9月25日、参議院運輸委員会、名古屋港を視察
- ・平成8年(1996)9月29日、海上自衛隊の護衛艦ゆうぎり・あまぎり入港
- ・平成8年(1996)9月30日、運搬給水船名水丸完成(130総トン)(名古屋港管理組合が、ポートサービスの一環である船舶への給水サービスの向上を図るために建造した、全長29.91米、幅7.8米、速力10.7ノット、積水容量250立米)
- ・平成8年(1996)10月2日、海外ポートセールス(ホーチミン、クアラルンプール、ジャカルタ)(10月11日まで)
- ・平成8年(1996)10月11日、橋本首相「神戸港など国際貿易港の入港手続きの簡素化」を申し合わせ(閣僚懇談会)
- ・平成8年(1996)10月14日、運搬給水船名水丸給水開始
- ・平成8年(1996)10月23日、ベルギー国王殿下一行名古屋港をご視察
- ・平成8年(1996)10月25日、名古屋港管理組合行政情報化基本計画策定
- ・平成8年(1996)10月26日、名古屋港埠頭公社、西5区第1バースにガントリークレーン1基設置(川崎重工業(株)製、ロープトロリー式橋型クレーン、定格荷重40.6トン、最大吊上荷重57.9トン、全横行距離94.0米、揚程36米)
- ・平成8年(1996)10月31日、港湾審議会、「港湾の開発等に関する基本方針」を亀井運輸大臣に答申(国際競争力強化の観点から東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州の四地域を対象にハブ(国際拠点)港湾を重点的に整備し、効率的な投資をおこなうよう要望するもの)
- ・平成8年(1996)11月1日、南5区東邦ガス(株)知多緑浜工場起工式
- ・平成8年(1996)11月28日、水産庁の最新鋭漁業調査船開洋丸初入港、30日、1日一般公開
- ・平成8年(1996)11月29日、港湾審議会、名古屋港港湾計画(平成12年・2000目標)の一部変更案を了承
- ・平成8年(1996)12月1日、名古屋港管理組合、ファクシミリにおける港湾施設使用願の受理開始
- ・平成8年(1996)12月13日、第9次港湾整備五箇年計画閣議決定
- ・平成8年(1996)12月13日、第7次空港整備五箇年計画閣議決定

- ・平成8年（1996）12月13日、第6次海岸事業五箇年計画閣議決定
- ・平成8年（1996）12月27日、名古屋港港湾計画の一部変更を公告
- ・この年平成8年（1996）取扱貨物量1億3,706万4,233トン、入港船舶4万4,187隻

写真-126 6,000TEUのコンテナ船クヌッドマースク号（出典・名古屋港管理組合）



写真-127 ベルギー国王殿下ご夫妻の名古屋港ご視察（出典・名古屋港管理組合）



## 平成9年（1997）

- ・平成9年（1997）1月1日、P&O ネドロイド・コンテナ・ライン、P&O コンテナーズ社とネドロイド・ラインズ社が対等合併し設立
- ・平成9年（1997）1月2日、ロシア船籍タンカーナホトカ号重油流出事故
- ・平成9年（1997）1月4日、第五港湾建設局、国内最大の油回収能力を持つ浚渫船清龍丸出動、8日から19日までナホトカ号重油流出事故処理、油回収作業に従事
- ・平成9年（1997）1月20日、名古屋港埠頭公社、西5区第1バースにガントリークレーン2基設置
- ・平成9年（1997）1月21日、COSCO 初のオーバーパナマックス型船 LUHE 号初入港（6万5,140総トン）
- ・平成9年（1997）2月1日、西部陸上貯木場廃止（区画A-4、1万730平米）
- ・平成9年（1997）2月9日、名港シーサイドグリーン利用者20万人突破
- ・平成9年（1997）2月26日、油回収船清龍丸帰港
- ・平成9年（1997）3月6日、西4区南4・5号ガントリークレーン使用開始（94号岸壁）
- ・平成9年（1997）3月11日、名古屋港開港90周年記念事業実行委員会設立
- ・平成9年（1997）3月12日、全国港湾労働組合協議会と全日本港湾運輸労働組合同盟、米連邦海事委員会（FMC）の日本の港湾荷役の労使慣行である事前協議制度の撤廃要請に反対、24時間スト、名古屋港関係労働組合協議会も名古屋港で24時間ストに突入
- ・平成9年（1997）3月14日、伊勢湾岸道路9号地インターチェンジ工事完成
- ・平成9年（1997）3月16日、全国港湾労働組合協議会と全日本港湾運輸労働組合同盟、日曜荷役拒否開始
- ・平成9年（1997）3月31日、神戸港復旧工事完了
- ・平成9年（1997）3月31日、全国港湾労働組合協議会と全日本港湾運輸労働組合同盟、夜間荷役拒否開始
- ・平成9年（1997）3月31日、第五港湾建設局と愛知県漁業協同組合連合会、中山水道浚渫工事の航路整備計画につき、工事着工の覚書に調印
- ・平成9年（1997）4月1日、西4区東側93号岸壁使用開始、第1船カトリーヌマースク号初入港記念式典
- ・平成9年（1997）4月1日、小型旅客船用第2浮棧橋（熱田区西町先）使用開始（長さ30.00米、幅6.00米）
- ・平成9年（1997）4月1日、船舶ていけい場使用開始（T区、西3区及び西5区間水域）
- ・平成9年（1997）4月1日、引船ふじ丸使用廃止（89.08総トン）
- ・平成9年（1997）4月1日、引船ふじ丸使用開始（108総トン）
- ・平成9年（1997）4月1日、93号岸壁休憩所（海部郡飛島村東浜二丁目）使用開始
- ・平成9年（1997）4月3日、名古屋港流通団地港湾労働者福祉センター内の食堂使用開始

- ・平成9年(1997)4月16日、伊勢湾海運(株)、西5区の名古屋港埠頭公社第1バース借受、専用使用開始
- ・平成9年(1997)4月24日、第五港湾建設局と三重漁業協同組合連合会、中山水道浚渫の航路整備計画につき、工事着工の覚書に調印
- ・平成9年(1997)4月29日、新舞子マリンパークオープン(知多市緑浜町2番地)
- ・平成9年(1997)5月1日、名古屋港管理組合、係留施設(係船岸壁、係船浮標、船舶ていけい場)使用料の「12時間制」開始(現行24時間制)
- ・平成9年(1997)5月14日、粗大ゴミ破砕工場「大江破砕工場」完成(港区本星崎)、完工式
- ・平成9年(1997)5月20日、(株)韓進海運、PSW航路のハンジン・ロンドン号初入港(6万6,687総トン)
- ・平成9年(1997)5月28日、西5区コンテナバース(名古屋港埠頭公社バース)にコンテナ船初入港(シャワン号、上海海興 現中海集装箱運輸有限公司 4,960総トン)
- ・平成9年(1997)5月29日、西名古屋港線の旅客化に向けた第3セクター準備委員会発足
- ・平成9年(1997)5月31日、IAPH第20回総会開催(於ロンドン)(テーマ「海運の伝統—海運の未来」)(6月6日まで)
- ・平成9年(1997)6月1日、英国王室ヨットブリタニア号初入港(5,769総トン)
- ・平成9年(1997)6月8日、名古屋港水族館、入館者1,000万人突破(1,683日)
- ・平成9年(1997)6月12日、2005年国際博覧会の開催地に愛知県正式決定
- ・平成9年(1997)6月17日、名港西大橋Ⅱ期線主桁架設工事完成
- ・平成9年(1997)7月1日、名古屋港管理組合、行政改革大綱策定に向けての行政改革・改善運動を開始
- ・平成9年(1997)7月1日、P&Oネドロイド・コンテナ・ラインの日本法人、P&Oネドロイド(株)設立
- ・平成9年(1997)7月2日、パナマ船籍の大型タンカーダイヤモンド・グレース号原油流出事故(於東京湾)、油回収船清龍丸出動、3日から油回収作業
- ・平成9年(1997)7月16日、名港西大橋Ⅱ期線連結記念式典
- ・平成9年(1997)7月20日、名港三大橋の愛称、一般公募により「名港トリトン」に決定
- ・平成9年(1997)7月22日、大阪商船三井船舶(株)・APL・OOCL・NLLで構成する海運コンソーシヤム「ザ・グローバル・アライアンス」のうち3社(NLL除く)と韓国・現代商船、98年3月より太平洋航路とアジア・欧州航路で協調配船などを行うことで合意したと発表
- ・平成9年(1997)7月29日、金城埠頭4号ガントリークレーン使用開始(77号岸壁)
- ・平成9年(1997)7月31日、名古屋港審議会、名古屋港港湾計画(平成12年・2000

目標)の軽易な変更案(中川運河及び堀川右岸の土地利用計画の変更、堀川納屋橋の旅客埠頭計画追加)を了承

以上の各年の出来事は、主として名古屋港管理組合の「名古屋港 90 年のあゆみ」平成 9 年(1997)11 月 10 日発行を参考としている。これ以降については記憶も新しいことから各年の十大ニュース(名古屋港)を中心に貨物量や入港船舶数の紹介にとどめる。

・この年平成 9 年(1997)取扱貨物量 1 億 4,273 万 7,026 トン、入港船舶 4 万 2,689 隻

写真-128 新舞子ブルーサンビーチオープン(出典・名古屋港管理組合)



写真-129 名港トリトン（出典・名古屋港管理組合）

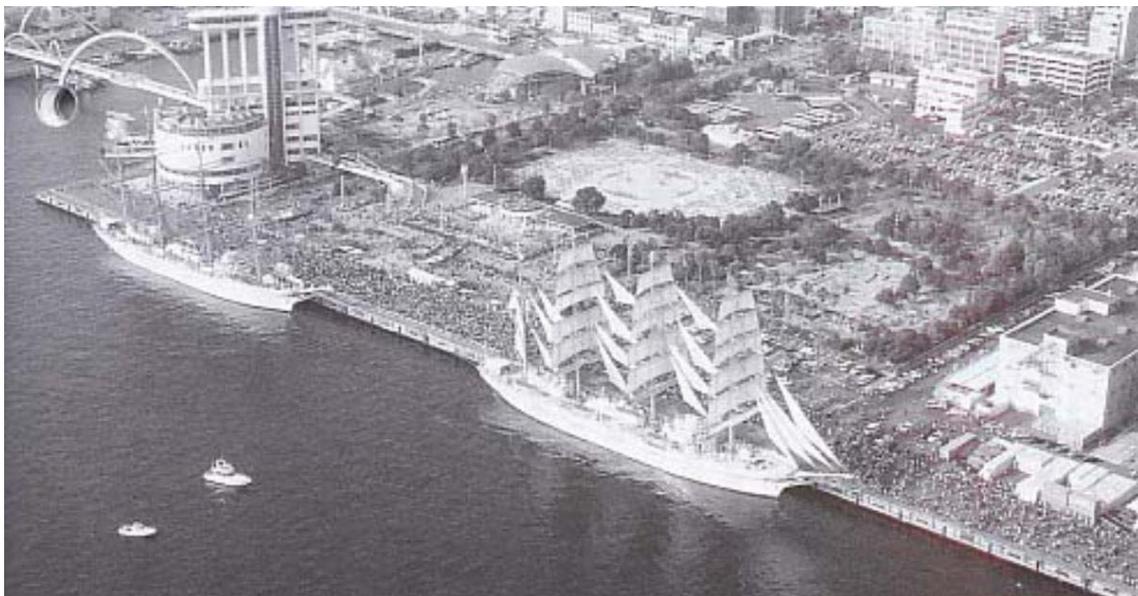


#### 平成 10 年（1998）

この年の主要な出来事は以下のとおりである。

- ・平成 10 年（1998）、名港三大橋「名港トリトン」開通
- ・平成 10 年（1998）、名古屋港水族館第 2 期本体工事に着手
- ・平成 10 年（1998）、西 1 区埋立事業、公有水面埋立免許願書提出（その後の状況により断念）
- ・平成 10 年（1998）、ガーデン埠頭、都市景観大賞受賞、初の消防出初式など実施
- ・平成 10 年（1998）、第 53 回世界動物園機構名古屋年次総会、名古屋港で開催
- ・平成 10 年（1998）、姉妹・友好港との交流深まる（プライド・オブ・ボルチモア 2 世号入港、アントワープと友好提携 10 周年ポートセールス）
- ・平成 10 年（1998）、国際港湾協会会長・副会長会議名古屋港で開催
- ・この年平成 10 年（1998）取扱貨物量 1 億 3,386 万 4,115 トン、入港船舶 3 万 8,470 隻

写真-130 ガーデン埠頭都市景観大賞受賞（出典・名古屋港管理組合）



#### 平成 11 年（1999）

- ・平成 11 年（1999）、港湾 EDI 化促進（港湾における情報化推進）全国初の NUTS システムもスタート
- ・平成 11 年（1999）、防潮扉の電動化など、防災体制の強化
- ・平成 11 年（1999）、新港務艇「ぽーとおぶなごや 2」完成（災害時の対応も備えた多目的艇）
- ・平成 11 年（1999）、ガーデン埠頭、季節ごとの多彩なイベントが定着（アートポート 99、みなと祭、スターライトレビュー、水のない水族館）
- ・平成 11 年（1999）、名古屋港ゴルフ倶楽部整備進む
- ・平成 11 年（1999）、豪華客船「QE 2」初入港など客船最高 68 隻入港
- ・平成 11 年（1999）、港に商業施設進出（ジェッテイのリニューアルオープン、ユウズ金城埠頭出店）
- ・この年平成 11 年（1999）取扱貨物量 1 億 3,303 万 7,777 トン、入港船舶 3 万 7,664 隻

写真-131 QE2初入港（出典・名古屋港管理組合）



#### 平成 12 年（2000）

- ・平成 12 年（2000）、取扱貨物量、コンテナ貨物量史上最高に（取扱貨物量 1 億 5,800 万トン）
- ・平成 12 年（2000）、堀川口防潮水門ポンプ施設増設、中川運河ポンプ施設東海豪雨で効果など防災施設充実
- ・平成 12 年（2000）、鍋田埠頭コンテナターミナル借受者決定（日本初港湾運送業者が借受者）
- ・平成 12 年（2000）、名古屋港港湾計画改定、港湾審議会了承（目標年次平成 20 年代前半、取扱貨物量 1 億 5500 万トン）図-14 参照
- ・平成 12 年（2000）、迷子のシャチ、無事伊勢湾へ
- ・平成 12 年（2000）、名古屋港ゴルフ倶楽部（富浜コース）オープン
- ・平成 12 年（2000）、臨港鉄道金城線事業化
- ・この年平成 12 年（2000）取扱貨物量 1 億 5,770 万 5,902 トン、入港船舶 3 万 9,553 隻

写真-132 名古屋港ゴルフ倶楽部（出典・名古屋港管理組合）



#### 平成 13 年（2001）

- ・平成 13 年（2001）、鍋田埠頭コンテナターミナル本格供用開始
- ・平成 13 年（2001）、名古屋港水族館新館オープン
- ・平成 13 年（2001）、名古屋港管理組合設立 50 周年を記念し帆船「日本丸」、「海王丸」同時入港（記念式典、企画展を開催）
- ・平成 13 年（2001）、臨港鉄道金城埠頭線着工
- ・平成 13 年（2001）、名古屋港港湾環境計画策定（人々に親しまれ、環境に配慮した名古屋港の未来を描く）
- ・平成 13 年（2001）、新造清掃船「清港丸」竣工
- ・平成 13 年（2001）、国際水中映像祭開催
- ・平成 13 年（2001）、国際テロ事件により世界貿易センタービル（ニューヨーク・マンハッタン）崩壊（ミノル・ヤマサキ日系二世設計）
- ・この年平成 13 年（2001）取扱貨物量 1 億 5,593 万 3,585 トン、入港船舶 4 万 477 隻

写真-133 鍋田埠頭コンテナターミナル本格供用開始（出展・名古屋港管理組合）



写真-134 名古屋港水族館新館開館（出典・名古屋港管理組合）



### 平成 14 年 (2002)

- ・平成 14 年 (2002)、イラク戦争勃発
- ・平成 14 年 (2002)、飛島埠頭南水深-16 米コンテナターミナル着工
- ・平成 14 年 (2002)、スーパー中樞港湾指定に向けて取り組み
- ・平成 14 年 (2002)、名古屋港水族館開館 10 周年記念
- ・平成 14 年 (2002)、港湾サービスさらに充実 (年末年始荷役を実施、NCB のガントリークレーンを大型化、耐震化)
- ・平成 14 年 (2002)、人工海浜でアカウミガメが産卵
- ・平成 14 年 (2002)、藤前干潟ラムサール条約に登録
- ・平成 14 年 (2002)、ブルーボネット完成オープン
- ・この年平成 14 年 (2002) 取扱貨物量 1 億 6,167 万 0080 トン、入港船舶 4 万 1,529 隻

写真-135 飛島埠頭南着工 (出典・名古屋港管理組合)



### 平成 15 年 (2003)

- ・平成 15 年 (2003)、名古屋港水族館にシャチお目見え
- ・平成 15 年 (2003)、取扱貨物量、平成 14 年と 2 年連続日本一 (1 億 7,200 万トン)
- ・平成 15 年 (2003)、コンテナ貨物 200 万 TEU を超える
- ・平成 15 年 (2003)、構造改革特別区域計画の認定第 1 号を受ける (名古屋港を活用して産業展開を推進)
- ・平成 15 年 (2003)、日本一元気な港として「ポート・オブ・ザ・イヤー2003」に選ばれ

る

- ・平成 15 年（2003）、名古屋港の保安対策を積極的に推進（アメリカのテロ受難により港湾の保安対策強化）
- ・平成 15 年（2003）、名古屋港海洋博物館入館者 500 万人達成
- ・平成 15 年（2003）、ガーデン埠頭船溜りでの汚泥除去・覆砂工事が完了
- ・平成 15 年（2003）、上海港湾協会と友好交流提携を締結
- ・平成 15 年（2003）、米軍を中心にイラク攻撃、イラク戦争勃発
- ・この年平成 15 年（2003）取扱貨物量 1 億 7,203 万 8,865 トン、入港船舶 4 万 3,187 隻

写真－136 名古屋港水族館のシャチ（出典・名古屋港管理組合）



#### 平成 16 年（2004）

- ・平成 16 年（2004）、名古屋港スーパー中枢港湾に指定される（飛島埠頭南側水深－16 米コンテナターミナル整備急ピッチ）
- ・平成 16 年（2004）、名古屋港水族館のシャチ一般公開始まる（ベルーガに国内初の赤ちゃん誕生、入館者 2,000 万人突破）
- ・平成 16 年（2004）、貨物量、3 年連続の日本一に（貿易額も 4 年連続日本一に、外貿コンテナ取扱個数 200 万 TEU を突破）
- ・平成 16 年（2004）、テロ対策の充実強化（改正 SOLAS 条約に対応した安心安全な港を実現）
- ・平成 16 年（2004）、あおなみ線（西名古屋港線）が開通（金城埠頭の開発が本格化）

- ・平成 16 年（2004）、相次ぐ台風に万全の防災体制で対応（東海・東南海、南海地震への対策も積極的に推進）
- ・平成 16 年（2004）、名古屋港海洋博物館改装オープン（各種イベント開催で賑わうガーデン埠頭、イタリア村も着工）
- ・平成 16 年（2004）、臨港地区の分区における構築物の規制を大幅に緩和（分区条例を改正し、臨港地区の活性化、土地利用の促進を目指す）
- ・平成 16 年（2004）、ロスアンゼルス港との姉妹提携 45 周年を迎える（上海港湾協会との相互交流など国際交流事業が拡大）
- ・平成 16 年（2004）、風力発電施設建設着手（環境に優しい港を積極的に PR）
- ・この年平成 16 年（2004）取扱貨物量 1 億 8,228 万 9,024 トン、入港船舶 4 万 3,143 隻

#### 平成 17 年（2005）

- ・平成 17 年（2005）、スーパー中枢港湾のモデルバース供用開始、飛島埠頭南側コンテナターミナル国際物流の拠点へ、伊勢湾スーパー中枢港湾の次世代高規格コンテナターミナルである飛島埠頭南側コンテナターミナルの第 1 バースが完成し供用を開始した。12 月 3 日、第 1 船となる「メナム・ブリッジ」が入港した。
- ・平成 17 年（2005）、名古屋港イタリア村オープン、既存倉庫を生かした PFI 事業で土地活用モデル優秀賞も受賞した。4 月 2 日、ガーデン埠頭東地区に PFI 事業で整備されていた「名古屋港イタリア村」がオープンした。
- ・平成 17 年（2005）、総取扱貨物量過去最高を記録、4 年連続日本一になった。この年総取扱貨物量は 1 億 8,500 万トン（前年比 15%増）と記録を更新し過去最高を記録した。
- ・平成 17 年（2005）、新舞子マリパーク風力発電所稼働、環境にやさしい港を推進し、愛知万博にも電力を供給。2 月 15 日名古屋港南 5 区に建設が進められていた風力発電施設「新舞子マリパーク風力発電所」が完成して竣工式典が開催された。
- ・平成 17 年（2005）、指定特定重要港湾に、名古屋港は「港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律」の一部が施行されたことにより、7 月 4 日、港湾法第 2 条の 2 第 1 項の規定に基づき、国土交通大臣から「指定特定重要港湾」として指定された。
- ・平成 17 年（2005）、世界最大級のコンテナ船入港、全長 367 米のグドラン・マースク入港。7 月 12 日、名古屋港飛島埠頭に世界最大級のコンテナ船「グドラン・マースク」が初入港した。デンマークの船会社「マースクシーランド社」の所有船。
- ・平成 17 年（2005）、テロ保安対策の充実強化、平成 16 年 7 月 1 日、改正 SOLAS 条約が発効しその対応として、名古屋港管理組合では体制強化を図るため防災管理室を「危機管理室」の組織変更し対策を強化した。
- ・平成 17 年（2005）、金城埠頭に新施設相次ぎオープン、金城埠頭中央緑地野外コンサート施設「名古屋港オープンエアパーク」が完成し夏より事業を開始した。また結婚式場「アンジェロープ」が事業を始めた。
- ・平成 17 年（2005）、愛知万博開催に合わせさまざまな船が寄港。3 月 25 日～9 月 25 日

まで開催された愛知万博は予想を超える人出で賑わったが、名古屋港も万博開催と合わせてさまざまな船の寄港があった。

・平成 17 年（2005）、日本港湾協会総会名古屋で開催、5 月 30 日～31 日にかけて名古屋国際会議場で社団法人日本港湾協会第 77 回通常総会が開催された。名古屋では 34 年ぶりで 4 回目の開催。

・この年平成 17 年（2005）取扱貨物量 1 億 8,713 万 3,715 トン、入港船舶 40,224 隻

## 2-11 地域住民に対する「みなとまちづくり」に関するヒヤリング調査

この調査については、下記資料に基づき調査を行った。この調査の目的は、おおむね次の三点について地域住民の意向を探る為のものである。

- ① ガーデン埠頭で進められている市民開放施設についての感想と、将来展望及びアクセスについて
- ② 交通の利便性の高まった金城埠頭について、これからの市民開放施設及び本船を見たいという方々に答えることの出来る施設等について
- ③ 体験型の観光施設についての展望や、希望を聞く、以上の三点の意向を纏める為の調査である。ヒヤリング対象者は、出来る限りいろいろの職種と年代を対象として選択した。即ち、地域のコミュニティを代表する町内会の世話役、港運関係の方、商店主、サービス業に従事する方、主婦、学生、船員等である。

### みなとまちづくり・ヒヤリング調査

NPO 法人・伊勢湾フォーラム

名古屋市中区錦三丁目 2 番 1 号（信愛ビル中 2 階）

電話/FAX 050-1496-9296（IP 電話）

私ども「NPO 法人伊勢湾フォーラム」は、「伊勢湾の環境保全、みなとまちづくり、海洋青少年育成のお手伝い」を目標に、平成 16 年春設立致しました。

今回法人の目標に掲げております、「みなとまちづくり」に関連して、下記の内容でご関係のかたがたにヒヤリング調査を予定致しました。ご多用中恐縮ですがご協力方宜しく御願い致します。

1. あなたと名古屋港、あるいは港に関連して

- ① あなたと名古屋港のかかわりについてお伺い致します。
- ② あなたが昭和 30 年代～40 年代の名古屋港をご存知でしたら、今との比較でご意見をお伺い致します。
- ③ 港は、貨物の為の利便性があれば、市民開放施設は無くても良いという考えもあります。あなたはこのことについてどのように考えますか。

## 2. 交通の利便性が高くなった金城埠頭の市民開放施設につきまして

- ① コンテナ荷役方式の導入によりまして、本船を身近に見ることが少なくなっております。金城埠頭に本船の見える展望台のような施設（あるいは複合ビル）などがあればよいと思いますが、あなたはどのように考えますか。（本船を見たいということに関連して）
- ② 金城埠頭は「あおなみ線」が開通して、利便性が高くなりました。一方コンテナ荷役方式の進展があり、金城埠頭も市民開放施設の為の敷地もある程度確保できるようになりつつあります。これから先どのような施設の設置を期待しますか。

## 3. 地下鉄や、道路網など交通アクセスの良いガーデン埠頭の市民開放施設につきまして

- ① 第二次世界大戦前、またその後名古屋港の主要な施設として活躍し賑わった、2号地埠頭群（ガーデン埠頭）は、現在客船バースを残し、あとは水族館、海洋博物館、イタリア村など観光施設が多くなってきました。このことについてどのように感じておりますか。
- ② 現在の日本の大港湾では、古くから開かれた場所は、コンテナ荷役方式の進展により、例外なく施設が陳腐化し、跡地は市民に開放されております。たとえば横浜では、赤レンガ倉庫を活用した施設や、東京では浜松町あたりに、本格的なホテルや、臨海公園、大阪では、水族館や、ユニバーサルスタジオなどがあります。こんな事例から名古屋港にどんな市民開放施設を望みますか。
- ③ 人々が集まる為には、適当な交通手段が必要です。現在ガーデン埠頭は地下鉄、道路などが主要なアクセスの手段です。このほかに交通の手段を望むとしたらどのような方式が考えられますか。（あるいは現状が良い）

## 4. 参加型、体験型の観光施設につきまして

- ① 港の市民開放施設につきまして、港に来て施設を見たりするのみでなく、たとえば「ボートに乗ったりする」ような「体験型観光」について、どのような感想を持ちますか。
- ② 南5区にあります、ブルーサンビーチをご存知ですか、夏など一日波と戯れ、草の広場で子供といっしょに遊べます。こんな施設をどのように感じますか。

この趣旨に基づく質問を、日時を分けて行った。その結果は以下に述べるとおりである。

平成 17 年（2005） 6 月 13 日 4 名

・ **40 歳代商店主（書店）**

1. の質問に関して 昭和 30 年代（1955）～40 年代（1965）の港をおぼろげながら知っている。港の持っていたある種の猥雑な賑わいを懐かしく思うが、その再現を求めることは難しい。市民開放施設も必要とは思いますが、働く港を見て欲しいし、自分も身近に見たい。
2. の質問に関して 金城埠頭に本船の見える施設は是非必要と考える。それは 1. の質問の答えに関連して「働く港」が見えるからである。金城埠頭はあおなみ線の開通により利便性が高くなり、市民開放というより業務（港湾管理）中心の場所にすべきではないか。市民開放はガーデン埠頭に限定でよいと考える。
3. の質問に関して ガーデン埠頭の施設は良いと考える。イタリア村の拡張による相乗効果があればと考える。たとえば現在のイタリア村の西の広場もベネチアの町を模した広場にしても良いのではないか。ガーデン埠頭の横の連絡に「動く歩道」的な施設は出来ないか。
4. の質問に関して 体験型の施設は非常に良い、例えば現在の名古屋港の最奥（ガーデン埠頭地区）に人工海浜を作りカメの繁殖など出来ないか、そこで人も砂浜を楽しむことなどができたらと思う。又ヨットなどの集合施設を作る。

・ **60 歳代商店主（喫茶、菓子販売）**

1. の質問に関して 昭和 30 年代（1955）～昭和 40 年代（1965）は自分の青春時代であり、あの猥雑さは無性に懐かしいが、その賑わいの再現性は難しい。その年代には屋台があり、自分はバラ菓子を売っていたが、港に「青空市」のようなものが出来ればと思う。市民開放施設も必要だし、港も発展して欲しい。
2. の質問に関して 本船の見える施設は非常に良いと思うし、そのような施設の実現性を希望する。金城埠頭の将来の施設づくりについては良く分からないが、交通の利便性が高くなっているのでいろいろの展開が考えられるのではないか。
3. の質問に関して ガーデン埠頭の市民開放施設は良いが、私たちにとっては通過客が多いので、相乗効果が出てくるような施設作りを希望する。例えばイタリア村の拡張など。
4. の質問に関して 体験型の市民開放施設には大賛成である。小さいときにボートを教わり懐かしい。今の内港地区をヨットやボートなどに開放しても良いのではないか、開放を要望する。

・ **70 歳代公益団体の長**

1. の質問に関して 住所は港ではないが、港関連の仕事に長く就いており昭和 30 年代（1955）～昭和 40 年代（1965）の港も熟知している。その時代に対する懐かしさはあるが、その賑わいを再現することは難しい。港の施設は時代の経過か

ら市民開放施設も必要であるし、港湾の利便性を高める施設も必要である。しかし基本は地域住民を取り込むことにある。

2. の質問に関して 金城埠頭は優れて他に誇れる施設が二つある。それは「第2東名神」たる高速自動車道路への直接連絡と、あおなみ線である。この地域の利便性の高さを利用しない手はない。すなわち本船の見える施設は勿論、中部国際空港を視野に入れた施設作りがあつてしかるべきで、今の港湾計画もそうになっている。その計画の実現を強く望む。金城埠頭は公共業務施設や、港運の業務用地として充実すべきと考える。長い目で見ると金城埠頭から中部国際空港にいたる鉄路系施設の延伸を必要とすると考える。
3. の質問に関して ガーデン埠頭の市民開放施設は良いが、あくまで住人を巻き込んで展開すべきである。そうすれば渋滞などに対する苦情も少なくなる。又市民開放施設はガーデン埠頭に限るべきではないか、どのような施設が将来に良いかは「民の知恵」の活用によるべきと考える。アクセスについてはガーデン埠頭、稲永埠頭、金城埠頭をつなぐ簡易な連絡施設（モノレールの）が考えられないか、特に稲永埠頭の活用を考えるべきである。
4. の質問に関して 体験型の観光施設は大いに結構で、特にプレジャーボート等の係留場所を堀川に求め、非日常的な景観を創出することが出来ればと考える。

・ **30 歳代の飲食業（寿司店）**

1. の質問に関して 昭和 40 年代（1965）の流れで少しは港の賑わいを知っているが、今の状況も良い。市民開放施設は良いが、港そのものも活況であつて欲しい。
2. の質問に関して 本船の見える展望台とか建築物などあればよいと思う。又海から陸上を見るのも良い。特に金城埠頭は利便性が高くなっている所以で具体案は無いが、ファミリー（子供と老若男女）が利用できる施設作りを希望する。
3. の質問に関して せっかく充実してきているので大いに活用すべきである。地域を巻き込み活用を図ったらどうか、これからの充実施設としてファミリーの利用が出来る施設を望む。特に施設ではないが「冬のイベント」の充実について大いに検討して欲しい。アクセスについては南北の連絡に比べ東西が弱いので、小型バスでも良いので横の連絡網を充実したらよいと考える。又「都市高速道路」の早期完成により道路の利用分担が図られるのではないかと考える。
4. の質問に関して 体験型の観光施設は大いに良い。ヨット（ボート天国）などさらに発展させて欲しい。特に中川運河の解放を考えたらどうか。

平成 17 年（2005） 6 月 20 日 1 名

・ **60 歳代公益団体幹部職員**

1. の質問に関して 昭和 30 年代（1955）～昭和 40 年代（1965）代の港を知っている。その賑わいは懐かしいが、一般の人々がやや敬遠していた。今は老若男女

が訪れるようになり今の状況もまたよいと考える。しかし昭和 30 年代 (1955) は一般の人が暴力に遭うようなことはほとんど無かった。現在は「異種の暴力」があり嘆かわしい。市民開放施設は大いに結構と考える、時代の趨勢である。

2. の質問に関して 本船の見える施設は是非必要と考える。金城埠頭は交通の利便性の高さから、あるいは土地の利用可能性の高さから長い目でみると全体を港湾機能からはずして副都心機能を持たせた地域にすべきと考える。
3. の質問に関して 現在のガーデン埠頭の市民開放施設は非常に良い。特にイタリア村は夜の演出 (花火等) が素晴らしい。築地口からガーデン埠頭までせつかく歩道が整備されているので、ガーデン埠頭の市民開放施設の相乗効果をもたらすような、例えば「オープンカフェ」のような施設作りをして人々が歩いて楽しめるような施設作りを考えたらどうか。アクセスについては高速道路の早期完成による道路利用の分離や新たな道路系アクセスを研究する必要がある。
4. の質問に関して 特に内港部についてヨットやプレジャーボートなどに大いに開放して欲しい。又取締機関 (行政側) も、もう少し利用者の「OWNリスク・自己責任」を尊重するような施策が必要ではないか。今原木輸入が減少し筏一本乗りの技能が衰退しているので、この技能の伝承を図れるような施設を作りしかも一般の人にも体験してもらえらるようなことは出来ないか。(筏一本乗りは名古屋市指定無形民俗文化財)

平成 17 年 (2005) 6 月 22 日 1 名

・ **70 歳代地域コミュニティの代表者**

1. の質問に関して 昭和 30 年代 (1955) ~昭和 40 年代 (1965) のような活気は無くなった。市民開放施設などは整ったが港としての風情が失われている。貨物のみの利便性では港町としての発展は望めない。現在は取扱貨物量が日本一と言われているが、人の動きが感じられない、これでは町としての発展は望めない。
2. の質問に関して 展望台もさることながら客船の誘致を先行して欲しい。そのような対策から港に来る人の増加を図る必要がある。港を含めてこの地方がもし大地震などの襲来があったときの危機管理の用地を十分に確保して欲しい。緊急時の避難場所や救援物資の荷揚げ場所、海上からの搬入の確保などの用地
3. の質問に関して 客船の為の施設整備を拡充して欲しい。港橋より北の地域は特にさびしい。港町の面影が無い。名古屋港から築地口にいたる間に人の流れをつくる方策、例えばライトアップとか他と違った施設作りにより人を呼び込む。広い歩道の利用を考える。例えばたくさんのベンチとかにより人々がそこに滞留できるような街づくりを考える。
4. の質問に関して 中川運河、堀川を利用したボートの体験観光施設など非日常性を感じさせる施設が必要である。

平成 17 年（2005） 7 月 8 日 1 名

・ 40 歳代主婦

1. の質問に関して 昭和 30 年代（1955）は小学校前の段階であり知らない。ただ小学校の同級生に水面町 26) の子供がいて、私の家は「お船」といわれて吃驚した経験を持つ。市民開放施設はもっと積極的に考えても良いと考える。特に金城埠頭というよりガーデン埠頭から稲永埠頭にかけて考えて欲しい。
2. の質問に関して 本船の見える施設は必要と考えるが、金城埠頭にとりより日常的に港にきた人々が本船を見られるようにフェリー施設をガーデン埠頭に移動できたらと考える。市民開放施設は金城埠頭というよりガーデン埠頭から稲永埠頭の辺りが望ましい。人々の流れから言って金城埠頭は当面港湾業務中心でよいのではないかと。
3. の質問に関して ガーデン埠頭の開発は良いが、築地口からガーデン埠頭の間が非常に寂しい。名古屋港管理組合は金城埠頭に移転して、跡地に複合ビルを建設し折角のイタリア村のイメージを広げるような相乗効果の在る施設を誘致し、築地口より南をイタリア村関連で店舗開発をして人々が散策して欲しい。アクセスについてはイタリア村のゴンドラ乗船希望者から見て、九号地の中電の市民開放施設や「2」でいっているように稲永埠頭などに、市民開放施設が出来れば小船で安く横のアクセスが出来れば良いのではないかと考える。特に中部国際空港に名古屋港から船アクセスも実現すると聞いているので、ガーデン埠頭地区にホテルなども考えたら良いと思う。
4. の質問に関して 小型ボートなどに容易に乗れるようにして欲しい。夜のみなど景観を小型ボートなどで体験すれば非常に良いと考える。そのようなことを考えると夜間の景観（照明）を一段と工夫する必要がある。

26) 「水面町、及び児童保育施設」港には夫婦で「艇」に乗り込み、艇を住居として生活しながら仕事をしている人々がたくさんいた。その歴史を見てみると以下ようになる。

- ① 昭和 9 年（1934） 4 月、築地保育園及び夜間託児所設置（港区浜町 24）主として水上生活者関係
- ② 昭和 17 年（1942） 3 月 2 日、名古屋市水上児童寮開設（港区港栄町）
- ③ 昭和 18 年（1943） 1 月 1 日、水面町設置（中川運河入口）
- ④ 昭和 19 年（1944） 3 月 31 日、名古屋市水上児童寮廃止
- ⑤ 昭和 23 年（1948） 11 月 1 日、名古屋市水上児童寮再開
- ⑥ 昭和 25 年（1950） 4 月 1 日、名古屋市水上児童寮独立し設置
- ⑦ 昭和 41 年（1966） 5 月 7 日、水面町解散式（中川運河入口）
- ⑧ 昭和 45 年（1970） 3 月 30 日、名古屋市港児童寮閉鎖（水上児童寮継承）

以上のように、児童保育施設は途中第二次世界大戦中の閉鎖時期はあるものの、40 年近い歴史がある。また水面町は 23 年にわたる歴史を有する。水上児童寮に入寮した児童は、艇の両親が身近にいる場合はそこで一緒に生活し、遠くにいるときは寮に居り、学校は「西築地小学校」が学区であった。

平成 17 年（2005） 7 月 15 日 2 名

・ **60 歳代会社幹部社員（遊覧船経営、料理店経営）**

1. の質問に関して 昭和 30 年代（1955）の港は知らない。市民開放施設は必要だしこれからも充実して欲しい。しかし施設には独自の工夫（例えば南極観測船などにも南極の気温を体験する施設とか、ポートビルに深海を体験する施設など日本でここにしかないという工夫が必要、民の知恵を入れて欲しい）を必要とする。
2. の質問に関して 金城埠頭に本船を見る施設というより現状は、ガーデン埠頭に圧倒的に市民が集まる状況にある。従って内港部に本船の一隻や二隻係留する工夫は出来ないか「ブイ係留」でも出来れば最高の観光資源となる。金城埠頭はコンサートなどの施設ができる、若者が集まる状況が出来つつあるのでこれを定着させ発展させたらどうか。
3. の質問に関して ガーデン埠頭の市民開放施設は非常に良いが、一定区域の海岸の市民開放は出来ないか、海岸の開放により海に親近感が出来る。アクセスについては「水上バス」が良いと思う。
4. の質問に関して 参加型の観光施設としてヨットやボートなどに内港部を開放できないか。

・ **60 歳代主婦**

1. の質問に関して 昭和 30 年代（1955）、昭和 40 年代（1965）の港の賑わいを熟知している。今は時間的に船員の上陸が望めないが、せめて豪華客船を誘致して築地界隈に外人客があふれるように歩いて欲しい。貨物船の入港が増えることは良いことであるが市民も同時に港に来て欲しい。港からモノレールでセントレアに行けるとか、伊勢神宮とか沢山の観光施設があるので有機的に結ぶと良い。
2. の質問に関して 名古屋港で本船の見える展望台が必要なのは言うまでもない。展望施設と市民に開放する施設を合体して良いものを作ったらどうか。特に簡易なモノレールでよいので名古屋港を回れるような施設があればよい。
3. の質問に関して イタリア村のような世界の都市の独自なものを集結するような一大観光施設を望む。高級ホテルが港に無いので、超高級ホテルが欲しい。アクセスとしては、三河や、三重県との交通の工夫をすべきと考える。
4. の質問に関して 小中学校の卒業旅行などを積極的に誘致するのに必要な施設が必要と考える。小中学校の生徒が体験して喜べるような施設が必要。

平成 17 年 7 月 28 日 1 名（書類方式で返事を頂く）

・ **70 歳代自営業（ヨット帆製造）**

1. の質問に関して 昭和 30 年代（1955）は勿論それ以前から、名古屋港の日常的風景に接して来た。港は停泊する船の汽笛や、沖取りの荷役の舳で賑わい、上陸船員で異国情緒が濃かった。そのような港を良く知っている者にとって、今の港はさび

しいし不満がある。

なんとなく鼓動を絶った「死んだ港」に思える。しかしそれは所詮懐かしい感情であり、今が悪いというのではなく時代の移り変わりであると考え。港の活動と市民開放施設については、市民開放施設は港湾施設や港湾活動の実際の場合と離れて存在すべきである。すなわち市民は実際の港湾活動の場合からは一定の距離を置いて眺めるべきと考える。

2. の質問に関して 金城埠頭の市民開放施設についても、港湾活動の場合から一定の乖離を持って欲しい。本船の見える施設については平面でも良いが多目的な施設にしたら良いと考える。
3. の質問に関して ガーデン埠頭の市民開放施設は、賛否相半ばする。あれもこれもと作り過ぎではないか。施設作りは港の開放感、海と共存するという姿勢が必要である。アクセスについては、この地区は東西の交通手段が乏しいと考える、一工夫あると良い。
4. の質問に関して 基本的には海面の全面開放が望ましい。それと自然な海浜が欲しい。無理な願いかもしれないが大切なことと考える。海洋博物館などもっと考えるべき施設と思う現状はレベルが低いと思う。

平成 17 年 8 月 10 日 1 名

・ **70 歳代 (医師病院経営者)**

1. の質問に関して 昭和 20 年 (1945) 第二次世界大戦の終戦時より以前の名古屋港を良く知っている。実家が港橋 (現地下鉄名古屋港駅北出口) の北東の橋詰近くで薬屋を経営しており、当時市電は港橋の北詰が終点で、当時朝早くから夜遅くまで人々があふれるくらい良く往来していた。特に荷役は人肩運搬が主体であり、陸上運搬は馬車が多かった。石炭荷役などに関連してマスクやガーゼなどを購入する人が多かった。  
東築地と西築地間は船で人や荷物の運搬がなされていた。その後跳上橋の「港新橋」ができた。現在の港のありようも時代の移り変わりであらざるを得ない。
2. の質問に関して 本船は近くで見たい。時々ガーデン埠頭に客船などが入ると興味がある。施設はどのようなものか頭に浮かばないが、本船は身近に見たい。金城埠頭に新しい施設といわれても特に無い。
3. の質問に関して ガーデン埠頭には市民開放施設ができて市民に身近になったと考える。新しい施設というより今の施設の拡充が良い。アクセスは船舶による旅客輸送が望ましい。
4. の質問に関して ボートなどに開放を望むが、管理施設をしっかりとすることが必要である。

平成 17 年 8 月 22 日 1 名

・ **20 歳代 (学生)**

1. の質問に関して 地元であるので港は非常に身近に感じている。ただし年齢的に昭和 30 年代 (1955) の港は知らない。小さいときと比較すると貨物船の多い港から、観光スポットとしての港を感じる。港という非日常空間を観光スポットして市民開放して欲しい。
2. の質問に関して 本船のことをもっと身近に知るために展望台などあればよいと考える。金城埠頭に望むのはアウトレットモール等の大型ショッピングセンター、室内スキー場、プールなどのレジャー施設。
3. の質問に関して ガーデン埠頭に関しては、年々市民開放施設が充実してきており、これからも充実して欲しい。東西の港のように市民開放施設を拡大し特に宿泊施設を充実させる。横の連絡として、水上バスやモノレール等があればよい。
4. の質問に関して 現在の名古屋港は体験型観光が少ないので、体験型観光があればよい。現在の名古屋港は工場やコンテナのある埠頭というイメージが強いので、新舞子の施設などもっと PR が必要と考える。

以上がヒヤリングというかインタビューに寄せられた答えである。答えの内容は「多種多様」で一口に纏めることは出来ない。以下に大まかなまとめを述べてみたい。

・ **2-11 の調査に関する纏め**

1. 対象者について

調査対象者は、その目的から西築地学区に生まれ育った方、勤務先の有る方を主体にした。全体で 12 名、その内訳は以下のとおりである。

- ・ 20 歳代 (学生)
- ・ 30 歳代 (寿司店経営)
- ・ 40 歳代 (書店経営、主婦)
- ・ 60 歳代 (喫茶菓子販売業、公益法人役員、会社役員、主婦)
- ・ 70 歳代 (病院経営者医師、帆製造業、公益法人代表、地域コミュニティ代表)

年齢的にバラエティに亙りかつ比較する為に、昭和 30 年代 (1955) の港を知る方を少し多めにした。

2. 答えの内容-まとめ

答えの内容は既に詳細に亙り、記述してきたがその方の「港との関わり」や、「感性」などにより多種多様で「一定の方向性」に纏めることは難しい。しかしながら強いて纏めると以下ようになる。

- ・ 1 の質問に関して 昔の港の猥雑さや、外人の多さや、賑やかさを知っている人は、今

の港に一抹の寂しさを感じている。しかしこれは時代の流れと理解している。また多くの方が市民開放施設を歓迎しているが、なかには仕事をする場所に市民が近寄ることに違和感を持っている方も見える。たぶんマナーの問題と感じる。

港は貨物のみならず、貨物も大切であるが、市民に港を知って身近に感じて欲しくそのために遊休施設や、用地を利用する市民開放施設は必要であると感じている。それらに施設に「民の知恵」を強く求めている方が見えることはよく理解すべきと考える。そのほかに市民開放施設については、地域住民と共存するような合意形成が必要という意見もあった。

・ 2の質問に関して 金城埠頭の展望施設については、ほとんどの方が「本船を身近に見たい」あるいは「働く港を見たい」ということで賛意を表している。少数の方が現在はガーデン埠頭に多くの市民の方が訪れるので金城埠頭といわず、フェリーをもっと近くに接岸させて見させて欲しい、とか本船をブイ係留して「非日常的な景観」を見せることは出来ないかななどの意見もあった。

金城埠頭の市民開放施設については、多種多様であり方向性が見つからないが、業務中心でも良いという意見も根強い。そのほかに注目すべき意見として「高速道路と鉄路」がアクセスしている交通の利便性の高さを是非考慮すべきという意見があった。またファミリー中心の施設作りとか、「地域の開放性や隔離性」を考慮した音楽祭などの開催とその継続育成、大型ショッピングセンターの設置、港湾機能を全部除外して「副都心機能」を持たせる。あるいは大規模災害時の防災機能を持たせるべきなどの意見もあった。

このようになかなか方向性が見つからないが、一方多種多様で面白く聞くことが出来た。

・ 3の質問に関して 特にイタリア村の拡充が望まれている。築地口からガーデン埠頭に至る間の遊休店舗などを積極利用してイタリア村を拡充し、横浜の中華街のように「相乗効果の出るみなとまちづくり」を望んでいる。また地域特性として広い歩道を利用したオープンカフェなどを設置して築地口からガーデン埠頭間に人の滞留が出来ればという意見もあった。冬のイベント作りを望む意見もあった。中部国際空港や広くこの地方の横の連絡を考え豪華ホテルなどの設置についても希望があった。夜の景観（照明）についてもその創造について工夫をすべきという意見もあった。

また港は開かれた空間として、海辺の開放が望まれている。テロ対策と相容れない部分があるが何とか工夫して海辺の開放が出来ないかという意見があった。

アクセスとしては、横（東西方向）の連絡の為の小型バスや、水上バス、モノレール、動く歩道などの意見があった。

・ 4の質問に関して 海の持つ癒し効果を実感できるような、人工海浜や海水と戯れることの出来る開放空間が望まれている。そのほかに内港部をヨットやボートに開放して、しかもそれらの管理施設を特定の場所、例えば堀川の西側などに限定してきちんと設置し非日常的な空間を創る。

また原木の取り扱いの減少などから、「伝統の継承」という意味で筏一本乗りを体験継承

するような場所の必要も望まれている。大多数の意見として内港部の市民開放（ボート、ヨット）を望んでいる。

意見は多種多様で一定の方向性は見出せないが、1の質問から4の質問に関して以上のように纏めた。

## 2-12 他港の再開発事例調査

### 2-12-1 横浜港(調査年月日・平成 18 年・2006・3月7日)

横浜港は、安政6年(1859)に開港し、間もなく開港150周年を迎える。我が国の東を代表する国際貿易港として発展をしてきた港である。この港の特徴として、名古屋港と著しく相違する点は、背後の「野毛山公園」などに見るように、小高い丘陵地区から海に至り天然の水深の深い良港であったという点である。

開港後、関東大震災(明治23年・1923)や、第2次世界大戦(昭和16年・1941～昭和20年・1945)などがあり苦難のときがあったが順調に発展してきた。都心部と港が極めて近接している特色を持つが、その都心部は「横浜駅地区」と「関内・伊勢佐木町」地区に二分されていた。

昭和40年代(1965)に至り、横浜市はこの二分された業務街の連帯を考えた。そのようなおり、コンテナ輸送が本格化し埠頭の沖合い展開への目論みがあり、関連して横浜駅付近に立地していた「高島埠頭」の老化、陳腐化や、名門「三菱重工業横浜造船所」の移転計画などがあり、従前から横浜市が持っていた「横浜市の六大事業の一つ、都心強化事業」として、横浜駅地区から関内地区にいたる大規模な開発計画の基本構想が報告された。(昭和54年・1979・横浜市都心臨海部総合整備計画調査委員会の基本構想報告)

この計画はその後計画及び事業名称を「みなとみらい21」という名称に決定され昭和56年(1981)10月に発表された。その後、昭和58年(1983)に三菱重工業横浜造船所の移転完了とともに事業着工された。以来約20数年の歳月を経て基本インフラストラクチャー整備が完了し、いくつかの企業が進出している。以下に項目を5項目程度に絞り事業を紹介し、名古屋港の「みなとまちづくり」の参考にしたい。

#### ① 開発経緯

開発の経緯のうち、目的は最初のところでも若干触れているが、二分されている横浜の業務中心を連帯し、一大「業務街」に再編整備することを目的としている。

その他に横浜市は、日本の大都市(東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸)のうち唯一昼間人口より夜間人口の多い都市である。昼夜間人口比率は東京や大阪の140に比較し、90.5(2000年国勢調査)とこの傾向は以前から続き、現在も同様である。すなわち東京のベットタウン化しているということである。このような傾向を是正する為に横浜市は「横浜の自立性の強化」を目的に、我が国の開発計画の方向が

- ・全国総合開発計画(通称全総、池田内閣、昭和37年・1962発表、地域間の均衡ある発展)
- ・新全国総合開発計画(通称新全総、佐藤内閣、昭和44年・1969発表、豊かな環境の創

造)

- ・第三次全国総合開発計画（通称三全総、福田内閣、昭和 52 年・1977、人間居住の総合的環境の整備）
- ・第四次全国総合開発計画（通称四全総、中曽根内閣、昭和 62 年・1987、多極分散型国土の構築）
- ・21 世紀の国土のグランドデザイン（橋本内閣、平成 10 年・1998、多軸型国土構造の基礎づくり）

以上のような流れのなか、特に四全総に至る計画の多極分散型国土の形成を受け「首都への一極集中を横浜に分担し緩和を図ること」、及び横浜の自立性の強化策は、国の計画とも合致することを弾みとして、「埠頭から街へ」をキャッチフレーズに、工事に着手した、以上が開発への経緯である。

## ② 開発のコンセプト (Concept・概念)

開発のコンセプトは、

- ・横浜の自立性の強化
- ・港湾機能の質的転換
- ・首都圏の業務機能の分担

これらの具体化として、24 時間活動する国際文化都市、21 世紀の情報都市、水と緑と歴史に囲まれた人間環境都市の実現を掲げた。

この計画のフレームは、就業人口 19 万人、居住人口 1 万人、また土地利用として

|                |       |
|----------------|-------|
| ・業務用地、商業用地、住宅等 | 87ha  |
| ・道路、鉄道用地       | 42ha  |
| ・公園、緑地など       | 46ha  |
| ・埠頭用地          | 11ha  |
| 計              | 186ha |

事業期間として、昭和 58 年度（1983）～平成 22 年度（2010）に渡る約 30 年間としている。これらを総括すると、「埠頭から街へ」のキャッチフレーズどおりに、中心の開発を「業務中心」としていることに特徴がある。この開発は大きくは中央地区と新港地区に分けられるが、その開発コンセプトは中央地区が「業務系」、新港地区は「文化系」としている。

## ③ 開発実態及び手法等

・用地造成 開発の全体像を把握する為に、図-15 に MM21 の開発計画図を示すが、全体開発面積 186ha のうち、新たに埋立をして取得した土地が 74ha あるので、全体としての土地は、約 60%弱が既存土地、40%強が新たな埋立地ということになる。

基盤整備たる用地については、新たな土地造成は臨海部土地造成事業として横浜市港湾局が事業主体となった。中央地区の既存土地及び海側の国際大通り（臨港幹線道路）至る埋立地を含む土地については、土地区画整理事業により都市再生機構が事業主体となった。

残りの中央地区の国際大通りより海側及び新港地区は、港湾整備事業として横浜市港湾局と国が事業主体となった。

図-15 MM21 MASTER PLAN 2004 (出典・みなとみらい21街づくり協議会)



・水道等基本インフラ 基礎的な基盤整備である用地については、以上であるが、そのほかの基本インフラである「水道、通信、電力、ガス、廃棄物輸送、地域冷暖房、CATV」等は全て地中の共同溝にそれぞれの供給主体が設置し完了している。

・安全対策 安全対策として、中央地区には耐震バースが設置され、緊急時の物流施設として機能している。災害時の用水確保として中央地区の臨港パークと新港地区の新港パーク地下に総計4,500トンの地下水槽が設置され、対象人口50万人3日分の用水が確保されている。

新港地区には、関東一円の海上防災拠点として、横浜海上防災基地が設置されている。

・交通ネットワーク 交通ネットワークとして、この新しい街区を縦断するかたちで地下鉄「みなとみらい線」が横浜高速鉄道株式会社により設置されて運営されている。この地下鉄は横浜駅から元町・中華街までの4.1キロであるが、横浜駅からは東急東横線の相互乗り入れで渋谷までが結ばれ、渋谷～元町・中華街間を特急により35分で結んでいる。

また幹線道路は、MM21基部を縦断する首都高速横羽線と、海側を結ぶ臨港幹線道路の2本により連絡されアクセスはかなり整備水準が高い。

またこの地域全体を歩行者が安全に景観を楽しめながら歩める歩行者空間を創出している。その代表的な歩行者道路は、「クイーン軸」と「キング軸」である。

・進出企業等（中央地区）進出企業等の代表的なものを示すと、図-15でもおおよそ分かるが、次のようなコンベンション系、業務系、商業系ビルが建設されている。

コンベンション機能として、パシフィコ横浜（横浜国際平和会議場）会議場、会議センター、展示ホール、駐車場をあわせて延床面積約 100,000 平米、1,200 台のほかホテル、ヨコハマ・グランド・インターコンチネンタルホテル延床面積 70,000 平米が併設されるかたちで設置されている。

業務、商業施設としては、クイーンズスクエア横浜がある。この施設は業務、商業、ホテルのほかコンサートホールなどが設置されている。延床面積 496,400 平米、事業主体、T・R・Y90 事業者組合、三菱地所株式会社、日揮株式会社、横浜市。

横浜ランドマークタワーは中央地区を代表する施設で、日本一の超高層ビル(296 米)で、事務所、ホテル、ショッピングモールや文化施設も併設されている。延床面積 392,000 平米、事業主体、三菱地所株式会社。

クロスゲートは複合商業施設で、ビジネスホテル、オフィス、商業施設が設置されている。延床面積 37,000 平米、事業主体、オリックス不動産投資法人。

その他は施設名とするが、横浜桜木郵便局、富士ソフト ABC ビル、横浜銀行本店ビル、けいゆう病院、県民共済プラザビル、日石横浜ビル、神奈川県警みなとみらい分庁舎、みなとみらいビジネススクエア、三菱重工横浜ビル、エム・エムタワーズ・フォレシス（都市型集合住宅）、観光バスターミナル 33 番館、エム・エムタワーズ（都市型住宅・免震構造）、横浜メディアタワー、リーフみなとみらい（家具インテリア等商業施設）、横浜ジャックモール（衣食住遊の大型商業施設）、アルカエフ（日用雑貨、ガーデニング、レストラン等の商業施設）、ゲット・ヨコハマ（シネマコンプレックス、ライブハウス、アミューズメント、結婚式場等総合エンタテイメント施設）、その他に横浜駅に近接し横浜新都市ビル・スカイビル（横浜駅東口）が建設されており、この全体開発の起点的施設である。

・進出企業等（新港地区）図-15でも分かるが、この地区の中心は赤レンガ倉庫である。この赤レンガ倉庫は新港埠頭に、大蔵省臨時建築部長妻木頼黄 27（つまき・よりなか、安政 6 年・1859～大正 5 年・1916）の設計により明治 41 年(1908)着工され、明治 44 年(1911)に竣工している。1 号館、2 号館と 2 棟が建設され、それぞれ 3 階建てで、延床面積 9,600 平米の規模を誇る官営倉庫であった。今回の再開発に伴い移築改修され、1 号館は文化施設として、2 号館は商業施設として再利用されている。この事業主体は横浜市と、株式会社横浜みなとみらい 21 である。そのほかに JICA 横浜国際センター、横浜ワールドポーターズ（FAZ 輸入促進商流施設）、横浜みなとみらい万葉倶楽部（総合温泉レジャー施設）、横浜国際船員センター（ナビオス横浜・船員の宿泊施設）が建設されている。

・公園等、中央地区と新港地区の境界に、日本丸メモリアルパークが設置され多くの人を集めている。中央地区には面積 9.3ha を誇る臨港パークが設置されている。また同じ中央地区には国内最古の横浜船渠株式会社の 2 号ドック（国の重要文化財）を残しドックガーデンとして、来街者の憩いの場、及びイベント広場として利用されている。

新港地区には、赤レンガパークや、汽車道・運河パーク・プロムナードが設置され、格好の散歩道となっている。また新港パークが設置され広い親水護岸とともに市民に海の景観を楽しめる場を提供している。

27) 妻木頼黄（つまきよりなか）は、明治政府の官僚建築家とし辣腕を振るった。大蔵省営繕の中心人物で、大蔵省の建物は勿論、専売局、内閣、税関、監獄、主要港湾の倉庫などを設計した。東京駅を設計した辰野金吾（たつのきんご）の宿命のライバルといわれているが、安政6年（1859）江戸幕府の旗本の長男として出生し、工部大学校（東京大学前身）を中退、コーネル大学留学という異色の経歴が実務に長けた設計家としての背景にあった。

#### ④ 開発の特色

この開発の最大の特色は、進出企業（地権者）との「街づくり基本協定」の締結にある。地権者間で街づくりについてルールを自主的に決め、その基本ルールを守り、考え方を共有し調和の取れた街づくりを進めている点である。

この街づくりの協定は、街づくりのテーマによっており、これは前にも述べたが

- ・ 24 時間活動する国際文化都市
- ・ 21 世紀の情報都市
- ・ 水と緑と歴史に囲まれた人間環境都市

であるが、それらとともに、「水と緑」、「スカイライン・街並・ビスタ（Vista・見通し）」、「アクティビティフロア」、「色調・広告物」などの街づくりの基本が示され、それに従い進出者が建造物を建設している。

このような計画のうち「公」の行う施設、すなわち公園や、街路、駐車場は勿論、進出企業の建造物にその特色が著しい。この地域の町を歩くと青空駐車が多く、歩行者の連続性が阻害されないことに直ぐに気づく、青空駐車場が極めて少ない街としている。

また進出企業の建造物は、

- ・ 最小敷地規模を定め、あまり小規模な進出を排除する。
- ・ スカイライン、全体として海から山に向かって徐々に建造物の高さが高くなるよう高度規制をして、海へのビスタの妨げにならないよう配慮している。
- ・ ペDESTリアンネットワーク、都心における歩行者空間のネットワークとして、ビル間を結び賑わいの演出をしている。
- ・ 建造物の外壁後退、海に向かう空間的な広がりやビスタを確保する為に外壁後退をしている。実際に歩いてみると実に快適で眺めがよい。
- ・ 駐車場、街の景観を配慮し、青空駐車場を禁止し、歩行者空間の連続性を確保している。
- ・ 広告物、街のイメージを考慮し、かつ地区全体の景観を損なわないように、屋上広告物を設置しない。3階以上に看板を設置しない、同様3階以上に窓ガラスを利用した広告物は設置しない。等であるが当初から計画性を持って街づくりをしており見習う点が多い。
- ・ 「通景空間」の創設、街の主要なビスタポイントから海に向かっての通景空間をもうけており、そのために建物の建て方（典型例ナビオス横浜、JICA 横浜センタービル）にも工夫

を凝らしてビスタに配慮している。

#### ⑤ 開発の課題

いままでのべたように、この種開発計画としては最新最良とも言えるよく配慮の行き届いた計画であるがその課題として、完成期間を平成 22 年（2010）としており未だその期間までは間があるが、就業計画人口 19 万に対し、平成 15 年現在の就業人口 5 万人と計画の 1 / 4 にすぎない。また現実に現地を歩くと空地が多く横浜市の担当者は、東京より土地価格が安く、かつ東京からの時間距離も短い、首都の持つ魅力にまだ負けている部分があることを率直に認めている。そのひとつの理由として東京への勤務者の住宅地として、横浜のほかに千葉県が多く、この地方の方は業務機能（事務所）の横浜への移動を非常に嫌う（通近距離が長くなる）という傾向があるとの事である。

また情報の集中度という点で、東京に劣るところがあることを認めている。しかし日産自動車の本社の移転立地は、非常に嬉しい出来事であると将来に希望を持っているようであった。MM21 開発の現在の状況を写真－137～139 に示す。

写真－137 横浜港赤レンガ倉庫（出典・伊勢湾フォーラム）



写真-138 横浜港ランドマークタワー（出典・伊勢湾フォーラム）



写真-139 横浜港パシフィコ横浜（出典・伊勢湾フォーラム）



## 2-12-2 東京港(調査年月日・平成 18 年・2006・3 月 8 日)

東京港は、その前身である「江戸湊」の時代、江戸庶民の消費物資の流通拠点として機能し近世海運史上重要な役割を果たしたが、幕末の横浜港の開港に比し東京港の開港は実現しなかった。

明治時代、築港事業は隅田川口の改良工事として始まり、水路の浚渫土砂により月島や芝浦の埋立造成が進められた。大正 12 年(1923) 関東大震災を契機に本格的な埠頭建設が実施され大正 14 年(1925) 日の出埠頭が完成、続いて芝浦埠頭の完成(昭和 7 年・1932)、竹芝埠頭の完成(昭和 9 年・1934) と近代的な三埠頭が完成し、昭和 16 年(1941) 5 月 20 日開港場の指定を受けた。我が国五大港(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸)のうち最後に開港場となった港である。

第二次世界大戦(昭和 16 年・1941~昭和 20 年・1945)により、港湾機能は停止状態になったが、戦後国内産業の復興とともに豊洲石炭埠頭の建設や晴海埠頭の建設が相次いで行われ、特に昭和 40 年代(1965)のコンテナ荷役革新にいち早く取り組んでいた東京港は対応が早く、昭和 42 年(1967)品川埠頭に日本で初めてのフルコンテナ船が入港し、我が国コンテナ港湾としての地位を確保した。

その後もその地位を守り、現在も我が国コンテナ取扱貨物量の一位を守っている。このような港の発展は、どの港湾も同様既設埠頭の陳腐化を招いたが、今回の調査対象である竹芝埠頭は、前述のように昭和 9 年(1934)に完成した古い埠頭で、離島航路(伊豆、小笠原航路)や港内遊覧船の基地をして機能してきた。

しかし港湾機能も老朽化が著しく近年の船舶の大型化に対応出来ないのと、周辺の土地利用の変革(倉庫・工場用地→業務・商業系用地)に伴い大規模な再開発を図ることとし、次の二点を再開発の柱として、埠頭再生を図った。

- ・港湾機能の強化充実(客船バース及び旅客上屋などの新設、併せてその屋上に海上公園の建設)

- ・周辺市街地の活性化に好影響を与える為の、業務用地の造成と業務施設の建設

以下に、その概要を示す。

### ① 開発のコンセプト

開発のコンセプトは、旅客バース機能を新設増強すること、及び街としての機能の新設であることを既に前述しており、屋上屋を重ねることも無いのであるが、ここで項を設けたのは、この埠頭の施設作りを行った竹芝地域開発株式会社のパンフレットの冒頭に次のような文章が載っており、この開発を良く物語っているので紹介したかったからである。

なお具体的な開発は、北側のノースタワー(業務ビル)、アジュール竹芝(東京都職員共済組合の総合保健施設ホテルが併設)、の二ビル建設の北ゾーン第 1 期開発。中央の海上公園を中心とする旅客ターミナル等の中央ゾーン第 2 期開発。南側のサウスタワー(業務ビル)、インターコンチネンタル東京ベイ(ホテル)の二ビル建設の南ゾーンの第 3 期開発の開発事業となっている。

「港町」とは、どこかの「まち」のこと。  
東京には、関係の無いこと。  
いままでは、そう思っていたかもしれません。  
でも東京には、海があるのです。  
そして「みなと」もあるのです。  
ただそれが本当に、あの「みなと」だったのか、  
そう問われれば、口惜しいけれど、答えは「NO」。  
とてもあの「みなと」、  
そう、あの独特な「みなとまち」ではありませんでした。

「港」を「まち」として連れ出そう。  
東京に「みなとまち」をつくろう。  
それが「ニューピア竹芝」の出発点です。折りしもちょうど、  
東京のウォーターフロント開発が、はじまる頃。  
その第1号プロジェクトに指定された  
「東京のみなとまち」は、  
21世紀へ向けた「ニューピア竹芝」として  
産声を上げました。そして1995年、  
あの「竹芝埠頭」が生まれ変わったのです。

「みなと」の機能と「まち」の機能を  
あわせもつ「みなとまち」として、  
いつまでも海へのロマンにこだわり続けていたい。  
そんな大きなテーマで配された空間は、  
2棟のインテリジェントオフィス、都市ホテル、商業施設、  
さらに総合保健施設、レストランコート、  
多機能ホール、そして海上公園と客船ターミナル。  
はたらく→たべる→くつろぐ→あそぶが、  
すべて揃っています。

(出典・竹芝地域開発株式会社・パンフレットより)

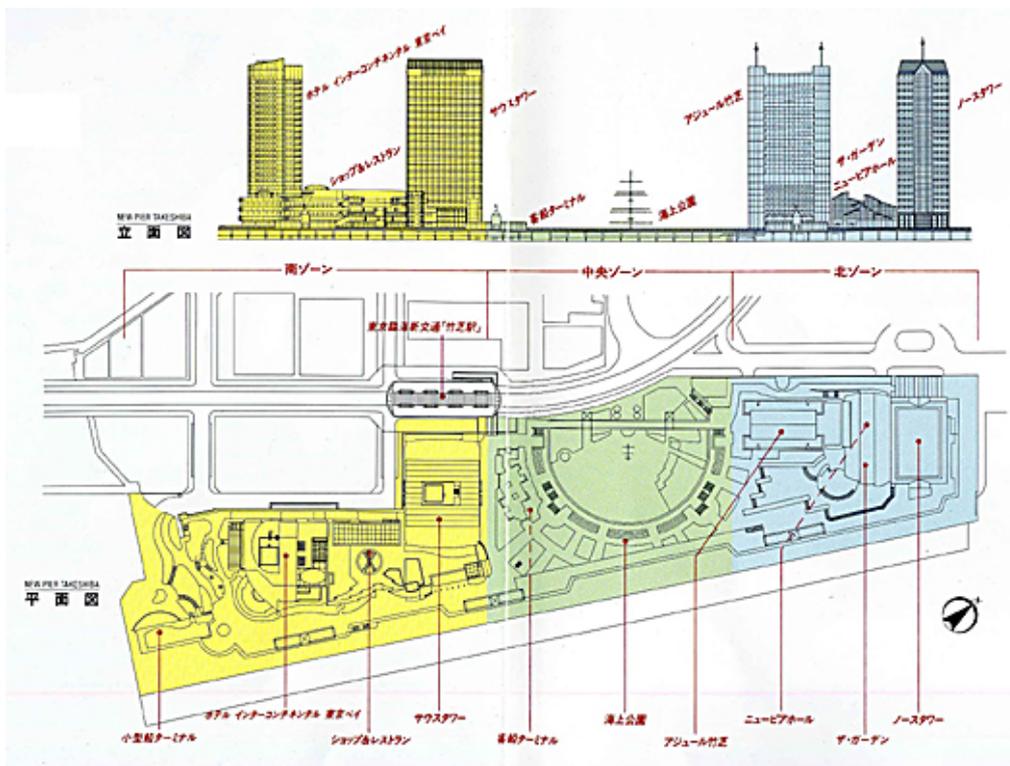
## ② 開発実態、手法

・昭和56年(1981)12月、東京港第4次改定港湾計画を策定、このなかに竹芝埠頭の開発が盛り込まれる。(東京都)

・昭和59年(1984)竹芝埠頭の地先埋立工事着工、従来の竹芝埠頭の前面に再開発用地も含めて、従来の埠頭用地の約1/3程度を前出しして用地を確保するためと、隣接する日の出埠頭、芝浦埠頭と前面法線を合わせる必要があった。(東京都港湾局事業主体)

- ・昭和 60 年（1985）「竹芝埠頭再開発事業の基本計画について」知事決定。
- ・昭和 62 年（1987）竹芝地域開発株式会社設立、竹芝埠頭を、新しい「港町」に再生する為、港湾施設と都市機能施設とを一体的に整備するとともに、完成した業務施設、商業施設及び都市施設等の賃貸、管理及び運営をおこなうことを目的に設立された。現在資本金 150 億円、出資者構成東京都 50.5%そのほかの出資者は、みずほ銀行など銀行と、東京電力、東京ガス等の公益企業、東京商工会議所などの団体が出資している。（平成 10 年・1998、4 月より竹芝地域開発株式会社の事業は東京都の三セク（株）東京レポートセンターに統合されている）
- ・昭和 63 年（1988）竹芝埠頭について民活法に基づく特定港湾開発地区の指定及び開発整備方針決定。この方式により開発を実施、開発の順序や場所が理解できるように図-16 を示す。

図-16 ニューピア竹芝・立面図・平面図（出典・竹芝地域開発株式会社）



- ・昭和 63 年（1988）第 1 期工事（北ゾーン）着工、ノースタワー（港湾業務ビル）24 階建、延床面積 50,400 平米は民活事業として竹芝地域開発株式会社が事業主体として開発。その他にアジュール竹芝（東京都職員共済組合の総合保健施設）の建設があり、建設主体は竹芝地域開発株式会社が担当した。
- ・平成元年（1989）北ゾーンの商業施設、及び南ゾーンのホテル棟の運営主体をコンペ方式により決定、ホテルの運営主体はインターコンチネンタルホテルグループに決定。

・平成2年（1990）第2期工事（中央ゾーン）着工、旅客ターミナルは東京都と竹芝地域開発株式会社が目的に応じて分担して建設、海上公園は東京都港湾局が事業主体として建設。

・平成3年（1991）第1期工事完成

・平成4年（1992）第2期工事完成

・平成4年（1992）第3期工事着工、サウスタワー（港湾業務ビル）21階建、延床面積33,528平米は民活事業として竹芝地域開発株式会社が事業主体として開発。ホテル棟は運営主体がインターコンチネンタルグループ（ホテル名はインターコンチネンタル東京ベイ）建設は竹芝地域開発株式会社が担当した。

・平成7年（1995）第3期工事完成し、全体開発事業竣工。

以上のように公共事業、民活事業の適切な組み合わせにより主体が開発された。このように民活事業として再開発された竹芝ふ頭の事業は、極めて順調であるとのことである。都心から極めて近接している位置もその利便性を高めているし、なんと言っても新橋からの「ゆりかもめ線」というアクセスの良さが一層利便性を高めている。

### ③ その他の話題

竹芝埠頭の海上公園は、全国的にも珍しい海上公園条例（都条例）によっていたが、平成17年（2005）12月の東京都第74回港湾審議会答申により、港湾施設として管理されることになり、旅客ターミナルを含めて竹芝地域開発株式会社を指定管理者として管理する予定である。（公の施設は平成18年（2006）6月までに、公共団体が直接管理するか、指定管理者に管理させるか決めなければならない）

あおなみ線の利用率のこともあり、竹芝埠頭再開発ビルと直接連絡している「ゆりかもめ線」に乗車してみた。平日の昼間でありながら座ることの出来ないほどの混みようであった。お台場や有明地区の業務系ビルの集中が就業人口を高めている。このゆりかもめ線は平成18年（2006）3月末までに、有明～豊洲（地下鉄有楽町線）間が連結され一層利便性を高める予定である。

ニューピア竹芝の業務ビルが呼び水になったのかどうかは定かではないが、この辺りの再開発事業による開発の勢いは止まるところを知らないようである。この辺りの再開発とは、品川地区及び旧国鉄の汐留操車場跡の再開発で業務系ビルが林立している。

竹芝埠頭再開発の現状を写真で紹介する為に写真-140～142に示す。

写真-140 東京港竹芝埠頭（出典・東京都港湾局）



写真-141 東京港竹芝埠頭海上公園（出典・伊勢湾フォーラム）



写真-142 東京港竹芝埠頭客船接岸状況（出典・伊勢湾フォーラム）



### 2-12-3 神戸港(調査年月日・平成 18 年・2006・3 月・14 日)

神戸港は遠く奈良時代（710～784・奈良に都が遷都された時代）から、「務古水門（むこみなと）」、「大輪田泊（おおわだのとまり）」と呼ばれ、中国大陸や朝鮮半島との交流の窓口であった。平安時代（桓武天皇が都を平安京に移した 794 年から源頼朝が鎌倉幕府を開いた 1192 年の約 400 年の時代を言う）には我が国初の本格的な港づくりとして「経が島（きょうがしま）」と呼ばれる人工島の築造を行った。

室町時代（1338 年足利尊氏が幕府を京都に開いてから 1573 年織田信長が将軍足利義昭を追放して幕府を倒すまでの約 240 年を言い、足利時代とも言う）、江戸時代（1603 年～1867 年間の約 280 年を言い、将軍徳川家康の江戸幕府開府から将軍徳川慶喜の大政奉還までの時代）の時代には「兵庫の津」と呼ばれ、鎖国政策化の江戸時代には、国内交通の要衝として、重要な役割を果たした。

慶応 4 年（1868）に開港場として指定され、まもなく開港 140 年を迎え我が国を代表する国際貿易港として発展してきた。

第 2 次世界大戦（昭和 16 年・1941～昭和 20 年・1945）で施設の損害を受けたが、その痛手も戦後の高度成長と共に癒えて、我が国というより世界的な港湾となった。

平成 7 年（1995）1 月 17 日阪神・淡路大震災により港湾施設は壊滅状態になり、約 2 年間復旧に要した。その後の港勢の回復は震災前の状況に至っていない。神戸港は従前東南

アジア等のハブ港湾として、また四国を始め近隣諸地区へのフェリー便の発着が多く、その二点から取扱貨物量も非常に多い港であった。しかし東南アジアのハブ港湾は、シンガポール等に移り、フェリー航路も相次ぐ連絡橋建設により便数を減らし取扱貨物量の減少を招いている。神戸港の特色として、誰でも直ぐに思い浮かべるように背後に緑豊かな六甲山系を有し、山は海に落ち込み、その接点である港は天然の良港として発展してきた港である。反面市街地は間口が広いが奥行きが狭く、結果市街地面積は狭隘であり、勢い「街の発展と港湾の発展」を、沖合い展開に依った。

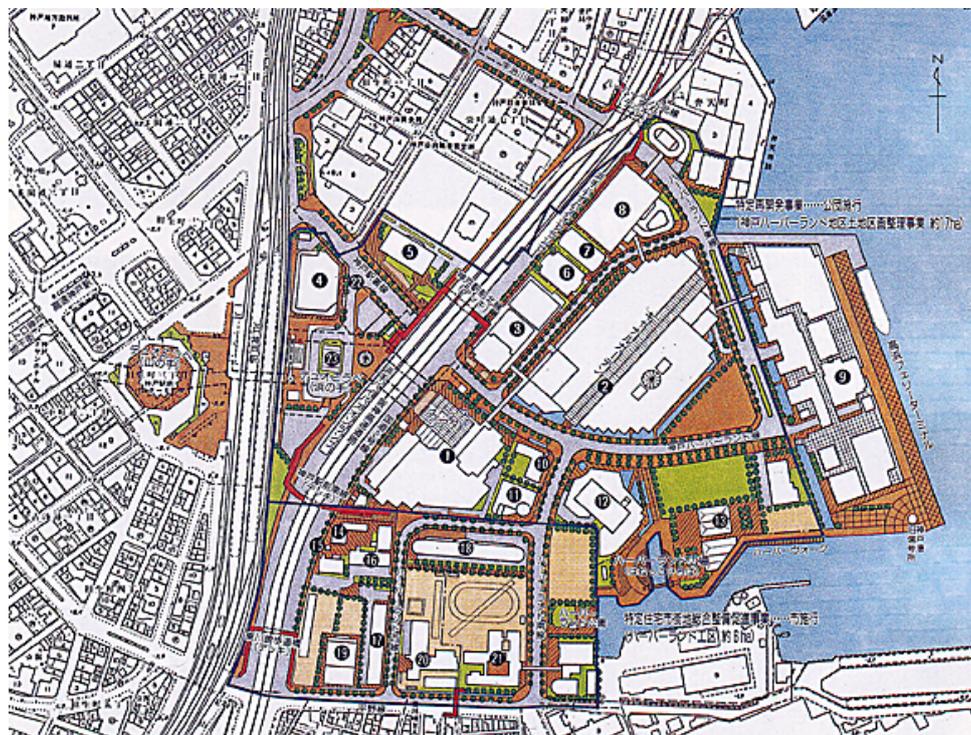
その典型がポートアイランド1期、2期事業であり、六甲アイランドである。ともに外側に港湾機能を有し、内側に都市機能を持たせ各種公共施設、業務系、商業系オフィスは勿論、学園施設や病院、住宅、などあらゆる都市機能を備えた「街と港」の二つの顔を持つ都市港湾地域を形成している。

このような発展を遂げた神戸港は、港を大きく二つに分けた利用計画を持って開発を進めている。ポートアイランドを南北（新交通システムポートアイランド線北埠頭駅～中埠頭駅を結ぶ線）に二分しその東側のポートアイランドの埠頭地区、六甲アイランド、新港東埠頭、摩耶埠頭、東部第1工区～第4工区までを「物流ゾーン」、西側のメリケンパークから西部1工区までを「親水ゾーン」としている。

このように沖合展開を図ってきた神戸港は、その反面港の発祥地区、所謂「メリケン波止場」等は流行り歌にも歌われた名所であるが老朽化や陳腐化し、この地区をはじめハーバーランド地区は都心ウォーターフロントの活性化と謳い再開発を行っている。

その嚆矢となった再開発が「ハーバーランド」で、昭和60年（1985）に着工して平成4年（1992）に「まちびらき」を行っている。名古屋港のみなとまちづくりの参考として、このハーバーランドを調査対象として調査した。以下に再開発のコンセプト、事業手法や実態、最近の話題などの項目に分けて調査内容を記述する。理解を深める為に図-17を示す。

図-17 ハーバーランド施設配置計画図（出典・株・神戸ハーバーランド情報センター）



#### ① 開発のコンセプト

この地区はJR神戸駅に隣接し極めてアクセスもよく、神戸の中心街三宮からも2kmしか離れておらず、都心形成に重要な位置にある。

もともとこの地区は、西側の川崎重工業と東側のメリケン波止場にはさまれて民間倉庫等が林立する埠頭地区で、その北西には旧国鉄湊川貨物駅が立地していた。昭和57年（1982）にこの湊川貨物駅の機能停止に伴い、この地区の再開発の機運が高まり「海につながる文化都心の創造」をテーマに神戸ハーバーランド地区の開発計画を樹立した。

開発テーマを受けた開発の具体的な方針は次の三点に絞られた。

・「新しい都市拠点の創造」三宮都心への一点集中型の都市構造から、ハーバーランド周辺における都市機能の再生を図り、三宮（中央都市軸・国際文化軸）から神戸（神戸文化軸）という広域的都心構造を目指すとともに、インナーシティ対策の一環として、広域施設の立地をはかり、都市生活基盤の低下している都心西部の活性化を図る。

・「複合・多機能都市としての整備」重層的な土地利用により、都心にふさわしい新しい複合的な都市機能の整備を図るとともに、高度情報化社会を先取りした高度情報システムのネットワークを形成する。

・「環境を活かしたまちづくり」交通利便性の良い立地条件を活かし、円滑なアクセスを確保するための安全で快適な交通施設網の整備を図るとともに、水際機能を活かした特色ある施設立地、大規模敷地の一体的整備により、総合的な景観形成など特色あるまちづくり

を行う。

## ② 開発実態、手法

開発実態を追う為に事業経緯を調査すると以下ようになる。

- ・昭和 57 年（1982）11 月、旧国鉄湊川貨物駅の機能停止
- ・昭和 59 年（1984）2 月、大鉄局・神戸市間で、貨物駅跡地・資材センター敷地の譲渡に関する基本協定の締結
  - 5 月、国鉄湊川貨物駅跡地土地利用計画策定委員会より報告
  - 10 月、事業名の愛称募集、ハーバーランドに決定
  - 12 月、新都市拠点整備事業、特定再開発事業、特定住宅市街地総合整備促進事業の 3 事業の採択（国の民間活力導入プロジェクト）
- ・昭和 60 年（1985）9 月、神戸市、兵庫県より住宅・都市整備公団へ特定再開発事業の要請
  - 10 月、土地区画整理事業、幹線道路、広場の都市計画決定、神戸ハーバーランド整備事業着工記念式
  - 12 月、新都市拠点整備促進事業の総合整備計画及び特定住宅市街地総合整備促進事業の整備計画、建設大臣承認
- ・昭和 61 年（1986）2 月、ハーバーランド地区施設立地検討委員会より報告
  - 3 月、旧国鉄資材センターの移転撤去完了、貨物駅跡地の用地買収完了
  - 6 月、神戸ハーバーランド地区整備事業推進懇話会の発足
  - 11 月、土地区画整理事業の事業計画、建設大臣承認
  - 12 月、用途地域、幹線道路、歩行者専用道路の都市計画決定
- ・昭和 62 年（1987）2 月、歩行者専用道路（地下道）、公園の都市計画決定、土地区画整理審議会発足
  - 3 月、土地区画整理事業の仮換地指定、インテリジェント・シティ、建設大臣の指定
  - 11 月、神戸市総合児童センターオープン、事業コンペによる事業者決定（A 区画、B 区画）
- ・昭和 63 年（1988）4 月、湊小学校、市立盲学校開校、（株）神戸ハーバーランド情報センター設立
  - 6 月、地下街建設着工式、ハーバーランド建設協議会設立、用途地域（変更）都市計画決定
  - 7 月、アクセス検討懇話会の発足
  - 9 月、都市イベント推進懇話会ハーバーランド部会の発足
  - 10 月、「ふるさとの顔づくり」推進懇話会ハーバーランド部会の発足
- ・平成元年（1989）3 月、神戸市住宅供給公社（メゾンビュー）入居、ハーバーランド公園完成、地区計画（整備計画）の都市計画決定
  - 8 月、住都公団住宅（ハーバーランド神戸駅前団地）入居

- 10月、神戸ハーバーランドシンボルマーク制定
  - 12月、神戸市営住宅（シティハイツハーバーランド）入居
  - ・平成2年（1990）3月、事業コンペ（A区画）建設着工、神戸ハーバーランド線ガス燈点灯式
    - 7月、ハーバーランド総合案内所オープン
    - 8月、神戸市総合教育センターオープン
    - 9月、レンガ倉庫レストランオープン
  - ・平成3年（1991）2月、フェリーターミナルオープン
    - 5月、ハーバーランド広場、はね橋完成
    - 10月、神戸ハーバーランド運営協議会設立、LS神戸オープン
    - 12月、ハーバーランド派出所開設
  - ・平成4年（1992）1月、駅前広場供用開始、摩耶兵庫高校開校
    - 3月、神戸駅南駐車場オープン
    - 4月、ハーバーランドダイヤパーキング竣工
    - 8月、神戸ハーバーランドまちびらき記念式典
    - 9月、ハーバーランドセンタービル、地下街オープン
    - 10月、ハーバーランドダイヤニッセイビル、オーガスタプラザ、モザイクオープン
- 事業経緯は以上のようなものであるが、整備手法として大きく次の三事業手法を組み合わせ、総合的に事業を進めた。

- ・新都市拠点整備事業

計画策定、事業推進を神戸市が担当し、施行者も神戸市が担当した。施行対象地区は、特定再開発事業区域その関連区域で約20ha。事業内容として、都市の中心市街地に位置する旧国鉄湊川貨物駅跡地等の国公有地の活用により新たな都市拠点づくりを推進するために行った事業で、都市拠点形成事業（高度情報センター、多目的広場、デッキ）、旧国鉄資材センターの移転、各種都市基盤整備事業、神戸市が整備計画を作り、神戸市、民間事業者が役割分担し施行する。

- ・特定再開発事業

計画策定、事業推進を神戸市、住宅都市整備公団が担当し、施行者は住宅都市整備公団が担当した。施行対象地区は約17ha、旧国鉄湊川貨物駅跡地、神戸駅前広場、三菱倉庫等の敷地。事業内容として、大都市の都心または拠点において、商業、業務施設等の整備を目的とする都市機能更新型の土地区画整理事業。具体的には道路、駅前広場、公園の整備。建物移転、宅地整備、上下水道整備、CAB（ミニ共同溝）の整備。神戸市が基本計画を作成、県及び神戸市の要請を受けて住宅都市整備公団が施行した。

- ・特定住宅市街地総合整備促進事業

計画策定、事業推進を神戸市が行い、施行者は、神戸市、住宅都市整備公団、神戸市住宅供給公社、民間で行った。施行対象地区は約58haで、旧国鉄湊川貨物駅跡地の一部、東

川崎、新開地地区である。事業内容として、大都市の既成市街地において良好な住宅の建設及び公共施設の整備等を行う事業であり、具体的には都市機能の更新、居住環境の改善及び住宅の供給を行う事業。国鉄資材センターの移転、道路、公園、デッキの整備、共同住宅の整備。神戸市が整備計画を作り、神戸市、住宅都市整備公団、神戸市住宅供給公社、民間が役割分担して施行した。

これら三事業は、ハーバーランド地区以外にも区域があり、ハーバーランド地区は 23ha である。なお A 区画（実施された名称は、神戸ハーバーランドセンタービル）、B 区画（実施された名称は、ハーバーランドダイヤモンドビル）において事業コンペ方式で事業を展開している。立地施設は、図-17 参照。

### ③ その他の話題

ハーバーランド地区を見学調査したが、一番の賑わいは図-17 の⑨モザイク（商業施設）で、「食べる、買う、観る、楽しむ、遊ぶ」と観光の目玉施設と感心した。その賑わいを感じたのはウィークデイで、しかも雪の舞う寒い日にもかかわらず、かなりの人出であった。

特に、モザイクの東側はウッドデッキで、メリケンパークに向けて眺望がよろしく若いカップルや、子供たちにも格好の場所であった。

神戸駅前ハーバーランド寄りのビル街は、それぞれ背の高いビルであるが、折角の港の眺望が広く開けないという点で、もう一工夫があつて良かったのではないかと感じた。

また神戸駅前の一等地の商業ビルに展開していた「ダイエー」が撤退し、空ビルとなっており、寂しさと同時にこの地区の勢いの陰りを感じた。

ハーバーランドの現状を写真で紹介する為に、写真 143～145 を示す。

写真-143 モザイクのウッドデッキ（出典・伊勢湾フォーラム）



写真-144 高浜フェリーバスよりメリケンパークを望む（出典・伊勢湾フォーラム）



写真-145 モザイクの中（出典・伊勢湾フォーラム）



#### 2-12-4 大阪港(調査年月日・平成 18 年・2006・3 月 15 日)

大阪港は市章が、昔の航路標識「みおつくし」であるように、大阪の街とともに発展してきた港である。古くは「難波津」と呼ばれ、朝鮮や中国大陸との交易の要衝であった。

中世には淀川による京都への要路として栄え、戦国時代には一時さびれたが、豊臣秀吉による都市経営により蘇った。今日の市内を縦横に走る河川や運河による優れた水運創生による便により、大阪は諸国物産の集散地として栄え「天下の台所」としてその商権は全国を支配した。この水運は橋を多く必要とし、歌に歌われるように「八百八橋」と呼ばれるほどで、それほどに水運が展開していたことを示している。

大阪港は慶応4年(1868)7月15日に神戸港と同年の開港である。まもなく開港140年を迎える我が国を代表する港湾である。開港当初は安治川を主とする河川港で、外国海運に対応することが困難であった。そのような状況を打破する為に「築港儀社、築港研究会」などの団体が組織され、市民による築港運動が起された。明治30年(1897)当時の市予算の約16倍に匹敵する総工費2,249万円の巨費を持って大阪市が本格的な築港工事に着手することになった。<sup>28)</sup> 大阪の築港事業には、あのオランダの「お雇外国人技術者」として著名なデ・レーケが密接に関わっている。

築港工事は、明治36年(1903)に栈橋等の施設がおおよそ出来上がり、本格的な利用が始まった。その後の発展は目覚しく昭和10年代(1935)には入港船舶数や、取扱貨物量が日本一を記録するなど、アジア貿易の中心であった。

大阪港は、新淀川、安治川（尻無川、木津川）、大和川などの河川のデルタに築かれた港で、港に面した行政地区は、港区、大正区、住之江区、此花区の四行政区にまたがり、その前面に港湾施設が張り付いている。第二次世界大戦（昭和 16 年・1941～昭和 20 年・1945）により壊滅的な被害を受けた。また相次ぐ台風や、地盤沈下により港湾機能は著しく低下したが、大阪経済の復興とともに修築工事を進捗させ港勢は年々上昇している。都市港湾としての特色として、大阪港は、今回見学した諸港（横浜港、東京港、神戸港）と同様に、「都市機能と港湾機能」を同時に受け持つ地域創生を行っており、コンテナ時代の幕開けとともに、沖合い展開を図り「咲洲地区（南港地区）・1,000ha」、「夢洲地区（北港南地区）・390ha」、「舞洲地区（北港北地区）220ha」この三地区で、それぞれ都市機能と港湾機能を分担して開発している。

一方従来の行政区域に直接張り付いていた港湾施設は、陳腐化し再開発や、リニューアル工事を施工している。今回調査対象としたのはそのような再開発の嚆矢となった「天保山地区再開発事業」についてである。

28) 名古屋港の築港事業は、大阪港とほとんど同じ頃、明治 29 年（1896）愛知県議会で予算化しているが、総事業費 189 万円余で、それでも当時の愛知県予算に匹敵する巨費であるが、大阪港はこの予算の実に 10 倍以上であり、継続期間が定かではないが、それにしても大阪人の築港事業に対する熱意のほどが理解できる。

以下に天保山地区の再開発事業のコンセプトや、事業手法、感じたことなどを述べる。

#### ① 開発のコンセプト

天保山再開発地区は、大阪港最初の築港地区で、本格的な利用に先立ち江戸時代の天保年間（1830～1843）に浚渫土による盛土工事が行われ、大阪人の海辺の憩いの場として利用されてきた。築港時期の本格的な利用の後、昭和 30 年代（1955）～昭和 40 年代（1965）には、市街地との利便性も評価され、中国や淡路島地方への近距離在来型客船の発着場として利用されてきた。

その後旅客船の大型化や、地下鉄の終結点であった（大阪港駅）交通アクセスの利便性もあり、外港客船バースとして再整備し、クイーンエリザベスⅡ世などの豪華客船ターミナルとなっている。本格的な客船バースとしての利用の移り変わりと、従来型の物流機能は沖合展開に委ねられるなか、ウォーターフロントとして再評価され「江戸時代に人々が集まり楽しんだ水辺空間」を再現すべく再開発することになった。そのコンセプトは次の二点に集約される。

・「楽しみ・憩う」近年の人々の価値観、ニーズの多様化、水辺への回帰願望等を背景として、ウォーターフロントの価値が再評価された。そのような背景を生かすべく「人が、集まり、遊び、憩い、交流する」人間性豊かな新しい「みなとまち」を創生する。

・「活性化」このような再開発により、再びこの地区に人を呼び、町の活性化を図る。

全体の開発状況を把握できるように、図-18 を示す。

図-18 天保山地区再開発平面図（出典・大阪市港湾局）



## ② 開発手法、実態

開発の手法や実態を理解する必要もあり、事業経緯を調査すると以下のようになる。

(1期開発)・昭和61年(1986)～平成2年(1990)

- ・昭和61年(1986)12月、推進協議会発足
- ・昭和62年(1987)8月、天保山開発準備室設置
- ・昭和62年(1987)12月、港湾計画の一部変更、臨港地区の分区の変更(商港区→修景厚生港区)
- ・昭和63年(1988)4月、大阪ウォーターフロント開発株式会社設立(資本金10億円・大阪市ほか10社)
- ・昭和63年(1988)5月、海遊館の建設着工
- ・平成元年(1989)6月、増資10億円(資本金20億円・大阪市ほか27社)
- ・平成元年(1989)10月、マーケットプレースの建設着工
- ・平成2年(1990)1月、特定港湾開発地区の指定
- ・平成2年(1990)7月、天保山ハーバービレッジ(マーケットプレース、海遊館を中心とする開発事業)完成オープン

- ・平成2年（1990）8月、海遊館民活法整備計画の認定（2期開発）・平成3年（1991）～平成9年（1997）
- ・平成3年（1991）12月、港湾計画の一部変更、臨港地区の分区変更（商港区→修景厚生港区）
- ・平成4年（1992）9月、サントリーミュージアム「天保山」の建設着工
- ・平成5年（1993）2月、特定港湾開発地区の指定
- ・平成5年（1993）2月、サントリーミュージアム「天保山」民活法整備計画の認定
- ・平成6年（1994）3月、ホテルシーガルてんぽーざん大阪民活法整備計画の認定
- ・平成6年（1994）3月、ホテルシーガルてんぽーざん大阪の建設着工
- ・平成6年（1994）10月、マーメイド広場オープン
- ・平成6年（1994）11月、サントリーミュージアム「天保山」オープン
- ・平成8年（1996）4月、ホテルシーガルてんぽーざん大阪完成オープン
- ・平成9年（1997）7月、大観覧車オープン

1期事業は、約40,000平米の敷地に、海遊館（水族館）とマーケットプレイス（商業施設）の二事業の建設運営がその主体をなすが、この二事業とも、大阪市の第3セクター（大阪市出資25%）大阪ウォーターフロント開発株式会社によって建設事業化されている。その概要を示すと以下のようになる。

・海遊館（海洋生物の展示館）

鉄筋コンクリート造一部鉄骨造、8階建一部4階建、建築面積約6,200平米、延床面積約26,500平米、水容量約11,000トン（世界最大級）、メインテーマ・リング・オブ・ファイヤー（炎の環）

海遊館の基本コンセプトは、ボストンの建築家集団ケンブリッジ・セブン・アソシエーツの提案による「環太平洋火山帯・リング・オブ・ファイヤー」である。館内は太平洋をイメージした水深9米の大水槽（水量5,400トン）を中心に、13の水槽が取り巻く構成になっており魚類を中心に580種、35,000点の動物と、355種、5,400点の植物が展示されている。入館者は当初年間400万人を超え、現在220万人程度で落ち着いている。

・マーケットプレイス（商業施設）

鉄骨造一部鉄筋コンクリート造、4階建、建築面積約10,000平米、延床面積約26,000平米（別の紹介文には延床面積約36,000平米とあり、建築面積と階数から、この数字のほうが正しいと考える）

この施設のデザインはサンフランシスコや、ニューヨークのウォーターフロントデザインで実績のあるアメリカの「ラウス社」が行っており、10のレストラン、13のファーストフード店、54のファッション雑貨店で構成されている。

海や港をテーマに、大阪の姉妹港であるサンフランシスコ、メルボルンなど姉妹都市を巡る味とファッションを楽しめる施設としており、特にレストランは海を眺めながら食事を楽しめるように埠頭側に配置している。マーケットプレイスの入館者は当初年間800万

人程度で、現在は 700 万人程度と落ち着いているが相当の人数を集客している。

・大阪市の事業

人工地盤、岸壁、物揚場、堤防補強、緑地、駐車場、歩廊橋、歩道等周辺整備を補助事業中心に行っている。

2 期事業は、約 15,000 平米の敷地に、ホテルシーガルてんぼーざん大阪を、大阪市の第 3 セクター大阪ウォーターフロント開発株式会社が建設事業化し、サントリーミュージアム「天保山」を、サントリー株式会社が建設事業化した二事業が主体である。

・ホテルシーガルてんぼーざん大阪

鉄骨鉄筋コンクリート造・鉄骨造、地下 1 階、地上 14 階建、延床面積約 10,000 平米、ウォーターフロントならではの、お洒落なリゾートホテルとして開発。建築面積は約 2,700 平米、96 の客室とやや小規模であるが、全室から海の目える配置としている。

なお船員の福祉厚生を考慮し、船員宿泊施設「マリナーズ・イン大阪」を併設している。この事業は民活法の適用を受け事業化しており、併設駐車場は 291 台収容で NTT 事業により行っている。

・サントリーミュージアム「天保山」

鉄骨鉄筋コンクリート造・鉄骨造、地下 1 階、地上 9 階建、延床面積約 13,300 平米、大阪を創業の地とするサントリーが、縁の深い港区築港に文化事業として建設運営をしている。「生活文化の華」とも呼べるアートとデザインを多彩に展示するミュージアム、世界最大規模の超大型立体映画劇場「IMAX シアター」や、シーフードレストラン、スカイラウンジ、ミュージアムショップで構成されており、民活法適用事業。

③その他の話題

1 期事業、2 期事業の開発期間が約 10 年と短く、また再開発面積も 5.5ha と比較的狭い面積であり、他の三港の再開発に比較すると小規模ではあるが、よく人々を集めている。特にマーケットプレイスはよく人が集まっている。ウィークデイの昼間の時間帯に見学したが沢山の人が賑わっていた。

現在この地区に隣接する地区で「築地地区再開発事業」を大阪市が主体となり、事業化しており全体面積約 24ha で、将来は併せて約 30ha が大阪港の玄関口にふさわしい「みなとまち」としての再生を目指している。

2 期事業である、ホテルとミュージアムはやや苦戦しているようで、特にホテルは運営者が良く変り苦戦を物語っている。

サントリーミュージアムの前面海上に、あの「デンマークの人魚姫」が設置されている。あまり人々が見ていないようであるが、非常に良い景観を与えている。ただその横の海上保安部用船舶棧橋が、あまりにも老朽化しており何とかならないものかと感じた。

この人魚姫像は、サントリー先代社長とデンマークとの交渉により設置が認められたそうであるが、基本交渉ではデンマークの人魚姫の 75% の大きさで設置が認められた。

実施に当たり設計者が間違えて、99.99% に作ったとのことで、間違えたのかどうか面白

い発想と思った。

大阪港の再開発の状況を示す為に、写真-146～148 を示す。

写真-146 マーケットプレイス（出典・伊勢湾フォーラム）



写真-147 海遊館（出典・伊勢湾フォーラム）



写真-148 人魚姫レプリカ（出典・伊勢湾フォーラム）



以上 258 ページから 283 ページと、26 ページにわたり、やや冗漫にも感じる四港の再開発を紹介したのは、名古屋港のみなとまち再開発、みなとまちづくりに向けて、その「法律や手法」が多様であることを示し参考に供したいことが主たる目的である。

## 2-13 ガーデン埠頭の明日に向かっての提言

ガーデン埠頭の明日に向かっての提言を纏める為に、過去のこの種の提言を紐解いてみた。あまり古いものは時代背景もあり割愛して、約 20 年前開港 80 周年を記念して発刊した大著「名古屋港史・港勢編、建設編」によると名古屋港の将来について次のような期待と計画性を述べている。なおこの著書の提言は、昭和 63 年（1988）3 月に発刊された「名古屋港が長期的に目指すべき方向」（名古屋港基本構想懇談会、座長岡部 保、副座長松永善夫）よりの引用である。

取扱貨物量は 20 年後、開港 100 周年で 1 億 5,000 万トン（実情は 2 年前の平成 17 年・2005 で 1 億 8,700 万トン）コンテナ貨物量 2,500 万トン（実情は 2 年前の平成 17 年・2005 で 4,340 万トン）それぞれ想定を大幅に上回り、取扱貨物量においては、平成 14 年（2002）より 4 年連続日本一の座を維持している。

貿易額は平成 17 年（2005）輸出 8 兆 7,300 億円、輸入 3 兆 6,000 億円、計 12 兆 3,300 億円と、日本一の座を維持している。この日本一は平成 13 年（2001）より 5 年連続であり、平成 17 年（2005）の我が国総輸出額 65 兆 6,612 億円から総輸入額 56 兆 8,760 億円を引いた、我が国全体の貿易黒字額約 8 兆 8,000 億円の約 6 割弱を占めている。

一方将来を見越した整備方針については、次のような提言がなされている。

基本理念（三点）

- ・国際貿易・物流機能の高度化の推進
- ・世界的な産業技術中枢圏域・名古屋圏の発展への対応
- ・ウォーターフロントアメニティ空間の創造

このような基本理念を受けて、次の五点の基本方針を提言している。

基本方針（五点）

- ・総合貿易・物流拠点の形成
- ・高度技術・情報・生産拠点の育成
- ・生活・文化・アメニティ機能の充実
- ・交通ネットワークの強化
- ・安全な港づくりの推進

これらの理念や、基本方針についてここで特段の意見を述べる立場ではないが、その目指すべき方向性はおおむね現在も同様のよう感じられる。

そのような感じ方をもち、かつ、ガーデン埠頭の近くに住み、働き、興味を持つ人々からのいろいろの意見を聞いた立場から「ガーデン埠頭の明日に向かっての提言」を纏めるとすれば、以下の五点に集約される。

・① イタリア村事業の更なる発展に向かって

この事業は、平成 17 年（2005）の愛知万博の開催に合わせるような形で発足した。実際発足してみると、予想以上の人出と売り上げがあり名古屋港の新しい名所となった。この事業のより一層の発展を望む声が多く、例えば横浜の「中華街」が「マスによる相乗効果」を呼んでいるように、築地口に至る遊休店舗など利用して一大イタリア村が出来たらと考える。

・② オープンカフェの普及

私たちは、平成 17 年（2005）愛知万博を経験して、私どもの国民性として「お祭り好き」という点を改めて実感した。ほとんど皆がもう一度あのような祭事が欲しいと言っている。そのようなことから、日常的な街にお祭りの色彩を取り込んで、名古屋港ガーデン埠頭から築地口に至る、広い歩道を利用したオープンカフェの出店を提案する。現行法上の制約などいろいろあると考えるが、知恵を出して解決して実現を目指したい。

・③ ガーデン埠頭周辺海域のプレジャーボートへの開放

ガーデン埠頭への提言を種々ヒヤリングしていると、埠頭周辺海域の小型ボートやプレジャー船舶による横の連絡、所謂足舟代わりの普及や、自分自身の楽しみの為のプレジャー船等への開放を望む声が多い。現在の使用状況と安全性との兼ね合いがあると判断されるが、是非将来検討すべき課題と考える。

・④ 夜の賑わいの創出

夜間、堀川から名古屋港に下って船旅を行ってみると、ランドマーク的な「灯り」が欲しいことに気がつく。すなわち夜の賑わいの演出が是非必要と考える。イタリア村やポートビル、水族館などの夜間照明や夜の花火などガーデン埠頭の「夜の楽しさ」の演出を考える必要がある。

・⑤ フィッシャーマンズワーフ

ガーデン埠頭に朝など来てみて、小型船舶による魚の直販売とか、野菜や花の直販売があればよいと感じる。朝市的な催しとか、そこでの簡単な食事など実現できないものか。外国の例で恐縮であるが、写真-149 にヘルシンキ港の実例を示すが、実に楽しくかつ新鮮な食材を提供している。また賑わいを創出し、周辺の人には勿論、車で少し遠くからも来て利用している。

写真-149 ヘルシンキ港の朝市的な例（出典・伊勢湾フォーラム）



ガーデン埠頭の明日に向かっての提言を終わるにあたり、日本港湾協会理事長栢原英郎氏が、ガーデン埠頭・イタリア村視察のおり、「このように水路を創り、ゴンドラを浮かべる発想は役人では浮かばない」としみじみと言われた。ぜひこの種新しい施設作りに「民の知恵」を入れて活性化を図る必要を感じる。

### 3. 金城埠頭

1（p1）～2（p286）（2-1～2-13）までの項では、名古屋・みなとまちづくり―「港・巷」づくりに市民の夢を―に関連して、まえがきで、なぜこのような問題に取り組むのか、又この課題に関連して主として「ガーデン埠頭」の問題に取り組み研究の内容を紹介した。

しかしその内容は、ガーデン埠頭にとどまらず、名古屋港の歴史的な内容をも加味して展開した。したがって内容も多岐に渡りページ数も多くなったが、この金城埠頭については、屋上屋を重ねることなく、歴史的なことは既に触れているので、金城埠頭に限り、その建設への契機と、建設の歴史、埠頭運営と課題、金城埠頭の明日に向かっての提言という内容で纏める。その展開はおおむね以下のように述べる予定である。

- 3-1 金城埠頭の建設への契機
- 3-2 金城埠頭の建設
- 3-3 金城埠頭の運営と課題
- 3-4 金城埠頭の明日に向かっての提言

### 3-1 金城埠頭の建設への契機

2-6 ガーデン埠頭の建設・高度経済成長助走の時期（昭和31年・1956～昭和40年・1965）の項で述べているように、昭和30年代（1955）は、第二次世界大戦終戦後（昭和20年・1945）さしたる港湾社会資本投資がなされないまま、高度経済成長期に突入し、特に池田内閣の所得倍増計画（昭和36年・1961）の発表により、著しい経済成長に及んだ。このため日本各地の港湾では深刻な「滞船状況」が発生した。「表-9 名古屋港沖待船隻数表」にこの状況が詳しく表示されている。

このような問題を解決する為、バースの増強を目論み金城埠頭建設を必要としたのである。金城埠頭に関する港湾計画上の位置づけを述べると以下のようなになる。

- ・① 昭和30年（1955）法定港湾計画第1回計画に11号地地先に土地造成地として位置づけ、将来の埠頭用地として計画された。（図-7参照）
- ・② 昭和36年（1961）改定港湾計画に13号地、外貿雑貨埠頭として位置づけられている。（図-8参照）
- ・③ 昭和39年（1964）改定港湾計画に高潮防波堤部分の航路幅を船舶の大型化や安全航行の必要から拡幅する必要が生じた。この為の港内発生波に対し13号地埠頭の形状を対岸の西4区と対応し、「く」の字に曲げる港湾計画の変更をしている。（図-9参照）金城埠頭と命名し（一般公募昭和40年・1965命名）埠頭西側並行バースに重量物岸壁としてコンテナ対応バースを整備した。
- ・④ 昭和45年（1970）改定港湾計画に、名古屋港の中枢管理機能用地として位置づけ、コンテナ以外の外貿埠頭として位置づけている。（図-11参照）コンテナバースは広大な背後地を必要とするので、西4区、西5区にその計画位置を求めた。
- ・⑤ 昭和56年（1981）改定港湾計画に、港湾緑地など位置づけして中枢管理機能のための先駆的な計画としている。（図-12参照）
- ・⑥ 平成2年（1990）改定港湾計画に、臨港旅客鉄道を位置づけて、将来の中枢管理機能のための先駆的な計画を位置づけている。（図-13参照）
- ・⑦ 平成12年（2000）改定港湾計画に、臨港旅客線の実施工事が始まり金城埠頭はそのアクセスの充実にあわせて、交流拠点として位置づけている。（図-14参照）

以上のような港湾計画の経緯を踏んで、実際の建設工事は埋立工事が名古屋港管理組合を実施機関として昭和38年（1963）3月着工（名古屋港90年史29）によると、3月25日、工事記録によると3月29日）、係留施設の建設は「外貿係留施設」が直轄名古屋港工事事務所（当時の名称）、その他の係留施設（内貿）は補助工事として、あるいは土地造成や上屋、荷役機械等は財政投融资により名古屋港管理組合が担当し、工事の進捗がなされた。

この金城埠頭建設の前提となった「滞船問題」は、ガーデン埠頭のところでも触れているが、改めて少し深く分析することとする。

これらに深く関係する経済社会状況などの状況を示せば以下のようなになる。

29) 平成9年（1997）11. 10 発刊、編集 名古屋港開港90周年記念事業実行委員会「名古屋港90年のあゆみ」

表-12 経済社会の計画指標

| 年代<br>経済指標 | 昭和 30 年 (1955) ~昭和 35 年<br>(1960)         | 昭和 36 年 (1961) ~昭和 40 年<br>(1965)               |
|------------|---|---|
| 名古屋港港湾計画   | 昭和 30 年 (1955) 法定第 1 回港湾計画、目標 10 年先 (図-7) | 昭和 36 年 (1961) 改定港湾計画、目標 10 年先 (図-8)            |
| 港湾整備計画     |   | 昭和 36 年 (1961) 第 1 次港湾整備 5 ヶ年計画 (港湾整備緊急措置法整備)   |
| 全国総合開発計画   |   | 昭和 37 年 (1962) 全国総合開発計画、目標昭和 44 年 (1969)        |
| 経済計画(内閣)   | 昭和 31 年 (1956) 経済自立 5 ヶ年計画 (鳩山内閣)         | 昭和 36 年 (1961) 国民所得倍増計画 (池田内閣)、目標昭和 45 年 (1970) |

上の、表-12 でも分かるように、昭和 30 年代 (1955) 高度経済成長期の助走の時期で各種の経済計画が策定され、昭和 30 年代 (1955) 後半の、東京オリンピックなどにあわせて、高速自動車道路 (栗東~尼崎) の開通、新幹線 (東京~新大阪) の開通など社会資本の充実が目覚しく、そのための原材料供給工場の建設や、このための原料輸入船舶及びその他経済の成長に合わせた船舶の出入が重なり日本各港湾は「船混み問題」の対応に追われた。

名古屋港においては、具体的には

① 昭和 36 年 (1961) 1 月、バース会議設立 (船混み対策の錨地打ち合わせ会、現在まで続き名古屋港のバース利用運営に多大な貢献をしている)

② 昭和 36 年 (1961) 7 月、名古屋商工会議所が中心となって「名古屋港緊急対策協議会」を設立し、次の様な基本方針を打ち出した。

- ・港湾整備 5 ヶ年計画の短縮または繰り上げを実施して、係船能力など港湾施設の整備増強を政府に要請する。

- ・上屋、倉庫の増強計画の繰り上げ、はしけ、ひき船、通船、大型荷役機械の建造など、荷役施設を増強する。政府に対しては長期、低利の開発銀行融資を申請する。

- ・船内及び沿岸荷役労働者、検数人、船員、船夫、引船要員などを大幅に増員して港湾労働力の強化を図る。

② 昭和 36 年 (1961) 8 月、東海海運局内に「名古屋港船混み対策協議会」が設置された、構成員は名古屋港管理組合、名古屋商工会議所、名古屋税関、運輸省伊勢湾港湾建設部、倉庫協会、船主協会、港運協会等であった。次のような要望書が運輸省を始めとする関係機関へ要望され、実施された。

- ・港湾計画の促進 名古屋港港湾整備 5 ヶ年計画を繰り上げ、稲永第 2 埠頭の建設や航路

浚渫を40年度(1965)までに完成させる。係船能力増強については国庫補助を要請する。

・労働者の増員と住宅確保 37年(1962)夏までに船内労働者300人(現在の30%)、沿岸労働者250人(同25%)、検数人150人(同25%)をそれぞれ増やすほか、はしけ船員93人を増員する。このため世帯者住宅398戸(資金4億7,760万円)、独身者住宅395戸(同1億1,850万円)が必要で、国の補助または15年程度の長期、低利融資を仰ぐ。

・荷役機械、はしけの増強 荷役機械として5トンから10トンのクレーン5基のほか19基の機械設備を今後1年間に充実しなければ荷役処理が出来ない。この資金として6億5,668万円が必要である。またはしけは37年(1962)5月までに43隻(8,655トン)を3億6,460万円で新造する。これに伴いひき船5隻(5,000万円)、労働者輸送用ランチ8隻(4,000万円)も新造する必要があり、これらの銀行融資への配慮が望まれる。係船施設としてドルフィン7基、係船浮標10基を今後1年間に新設する。

・倉庫対策 名古屋港周辺での倉庫増強は、工事が3,400平米、計画が6万9,000平米あるが、工期を繰り上げて37年(1962)3月末までにすべて完成させる。これに要する資金総額22億2,968万円のうち日本開発銀行融資が2億4,000万円予定されているが、この融資割り当ての早期決定を要請する。また申請中の倉庫建設許可(東埠頭に1万560平米、4号地に9,900平米、8号地に4万2,900平米)の早期認可を運輸省に要請する。

また、一方政府でもこうした事態を重視し、運輸省、労働省などによる関係省庁連絡会議を開いて対応策を協議した結果、同年9月15日の閣議で次のような「港湾緊急対策要綱」を決定した。

(1) 港湾労働者を確保する為、広域職業紹介活動を強化するとともに職業紹介機能を拡充する。これにより東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、門司の6大港に1港200人の常用労働者を斡旋する。また、港湾の日雇労働者の職業紹介を強化するため門司を除く5大港に公共職業安定所の寄り場(出張所)をそれぞれ1カ所設置する。更に、公共職業安定所の機動力を増強するため、寄り場にオートバイを1台ずつ配置する。

(2) 雇用促進事業団が中心となり、港湾労働者の宿舍として6大港に世帯向け58棟(1棟5世帯)、単身者向け32棟(同20人)のパイプハウスを建設する。

(3) はしけ急増対策として開発銀行より49隻分8,000万円の融資を行う。

(4) 恒久対策として、港湾整備5カ年計画に基づく浮標、岸壁、航路等の工事の促進並びに5カ年計画に対応する港湾諸施設(上屋、荷役機械等)の整備充実を図る。

この結果、名古屋港では翌37年(1962)3月末までに284人の常用港湾労働者が斡旋された。また、同年(1962)11月までに港湾労働者用の世帯向け宿舍は22棟(収容人員110人)が建設された。

③ 昭和37年(1962)2月28日、名古屋港開発利用促進懇談会設立(大名古屋港振興会内)

④ 昭和37年(1962)3月31日、船混み緊急対策用係船浮標6基完成

⑤ 昭和37年(1962)4月25日、港湾労働者等対策審議会設置(総理府)

- ⑥ 昭和 37 年（1962）6 月 7 日、名古屋港開発利用促進委員会設立（名古屋商工会議所、大名古屋港振興会）
- ⑦ 昭和 37 年（1962）7 月 5 日、名古屋汐止宿舎完成（汐止町 3、鉄筋 4 階建、延 3,590 平米）
- ⑧ 昭和 37 年（1962）12 月 1 日、船混み緊急対策用係船浮標 4 基礎地
- ⑨ 昭和 39 年（1964）3 月 3 日、港湾労働等対策審議会、港湾の近代的秩序確立、その効率的利用対策等について内閣総理大臣へ答申
- ⑩ 昭和 39 年（1964）6 月 30 日、名古屋港湾宿舎完成（稲永新田字ぬ 379、鉄筋 4 階建 2 棟、延 1,722 平米）
- ⑪ 昭和 39 年（1964）9 月 30 日、潮風住宅第 1 期工事完成（潮風町 40、鉄筋 4 階建 2 棟、延 2,721 平米、名古屋港湾福利厚生協会）
- ⑫ 昭和 40 年（1965）3 月 31 日、潮風住宅完成（潮風町 40、鉄筋 4 階建 1 棟、延 932 平米、名古屋港湾福利厚生協会）
- ⑬ 昭和 40 年（1965）11 月 30 日、名古屋港湾労働者福祉センター完成（潮風町 1、鉄筋 3 階建、延 2,238 平米）
- ⑭ 昭和 41 年（1966）7 月 1 日、港湾労働法施行
- ⑮ 昭和 41 年（1966）7 月 27 日、潮風港湾宿舎完成

このような労働福祉対策や倉庫等の拡充実施と、港湾施設においても稲永第 2 埠頭、8 号地埠頭（船見埠頭）、西部木材港等の完成利用、あわせて金城埠頭の開発などがあり勿論コンテナ荷役への移行等も重なり「船混み問題」は解消した。このような経緯を踏まえて金城埠頭の開発は促進が図られたが、以下 3-2 に金城埠頭の「実施工事」の詳細について記述する。

### 3-2 金城埠頭の建設

金城埠頭は、前述のような経緯により建設が開始されることになったが、主として以下のように役割分担をして整備が進捗した。

- ・外貿係留施設 直轄運輸省（現国土交通省）名古屋港工事事務所（現名古屋港湾事務所）
- ・内貿係留施設、臨港交通施設、荷役機械、荷捌地、上屋等 名古屋港管理組合

以上より、施行年度の古い名古屋港管理組合の事業から、その建設について調査した結果を記す。名古屋港管理組合の事業は「名古屋港管理組合」からの出典による。

表 13-1 金城埠頭の建設・土木工事（岸壁、埋立、浚渫、舗装等）  
名古屋港管理組合施行工事

| 施 行 年 度    | 工 事 名          | 工 事 金 額 (円) |
|------------|----------------|-------------|
| 昭和 37・1962 | 13 号地外かく施設築造工事 | 211,000,000 |
| 小 計        |                | 211,000,000 |

|            |                    |             |
|------------|--------------------|-------------|
| 昭和 38・1963 | 13号地仮貯木場連絡施設整備工事   | 9,832,815   |
| 小計         |                    | 9,832,815   |
| 昭和 39・1964 | 河川浚渫並びに13号地土砂処理工事  | 18,590,995  |
|            | くず鉄埠頭泊地浚渫並びに埋立工事   | 234,900,194 |
|            | 13号地土砂処理場浚渫工事      | 21,200,000  |
|            | くず鉄埠頭前面浚渫工事        | 3,700,000   |
|            | 13号地土砂処理場浚渫工事(その2) | 11,789,440  |
|            | くず鉄埠頭前面浚渫工事(その2)   | 2,100,000   |
| 小計         |                    | 292,280,629 |
| 昭和 40・1965 | 13号地土砂処理場浚渫工事      | 45,946,690  |
|            | くず鉄埠頭泊地浚渫並びに埋立工事   | 85,000,000  |
|            | 13号地埋立に伴う西防波堤補強工事  | 2,750,000   |
|            | 13号地西側泊地浚渫並びに埋立工事  | 51,500,000  |
| 小計         |                    | 185,196,690 |
| 昭和 41・1966 | 金城埠頭周辺浚渫並びに埋立工事    | 52,064,533  |
|            | 金城埠頭西側岸壁築造(その1)工事  | 63,500,000  |
|            | 支給材                | 58,450,350  |
|            | 金城橋(仮称)下部工築造工事     | 280,385,251 |
|            | 金城埠頭西側岸壁築造工事(その2)  | 30,800,000  |
|            | 支給材                | 35,021,322  |
|            | 金城埠頭西側岸壁背後盛土工事     | 560,000     |
|            | 金城埠頭西側岸壁地盤改良工事     | 25,754,195  |
| 小計         |                    | 546,535,651 |
| 昭和 42・1967 | 金城埠頭用地内土砂処理工事(その1) | 4,125,040   |
|            | 金城埠頭用地内埋立工事        | 10,500,000  |
|            | 金城橋取付道路上部工築造工事     | 31,000,000  |
|            | 金城埠頭用地内土砂処理工事(その2) | 5,400,000   |
|            | 金城埠頭西側岸壁築造工事       | 144,823,377 |
|            | 金城橋上り線上部工築造工事      | 139,896,391 |
|            | 金城橋取付道路下部工築造工事     | 167,787,751 |
|            | 金城埠頭用地内土砂処理工事(その3) | 8,700,000   |
|            | 金城橋橋脚電気防食工事        | 2,720,000   |
|            | 金城埠頭泊地浚渫並びに埋立工事    | 50,900,000  |
|            | 13号地仮排水路整備工事       | 1,400,000   |
| 小計         |                    | 567,252,559 |

|               |                           |             |
|---------------|---------------------------|-------------|
| 昭和 43・1968    | 金城埠頭コンテナヤード整備工事           | 34,730,037  |
|               | 金城埠頭用地内土砂処理工事(その1)        | 23,109,719  |
|               | 金城埠頭用地内土砂処理工事(その2)        | 3,500,000   |
|               | 金城埠頭用良質土砂採取工事             | 22,579,539  |
|               | 金城埠頭コンテナヤード整備工事(その2)      | 28,174,259  |
|               | 金城橋取付道路上部工仮設工事            | 9,600,000   |
|               | 金城橋取付道路土留壁築造工事            | 27,800,000  |
|               | 金城埠頭コンテナヤード整備工事(その3)      | 33,006,903  |
|               | 金城埠頭コンテナヤード整備工事(その4)      | 37,887,994  |
|               | 金城埠頭道路整備工事(その1)           | 25,000,000  |
|               | 金城埠頭道路整備工事(その2)           | 23,034,694  |
|               | 金城埠頭内ヒューム管理設工事            | 360,000     |
|               | 金城埠頭西側岸壁築造工事              | 98,585,154  |
|               | 金城橋取付道路上部工築造工事            | 25,400,000  |
|               | 金城橋取付道路整備工事               | 10,400,000  |
|               | 金城埠頭道路並びにコンテナヤード路床工事      | 1,750,000   |
|               | 金城西側泊地浚渫並びに埋立工事           | 48,767,209  |
|               | 金城埠頭用良質土砂採取工事(その2)        | 24,000,000  |
|               | 金城埠頭岸壁起重機基礎並びにコンテナヤード整備工事 | 38,000,000  |
|               | 金城埠頭道路整備工事(その3)           | 33,158,735  |
|               | 金城埠頭道路整備工事(その4)           | 18,890,101  |
|               | 金城埠頭コンテナヤード区画線工事          | 226,432     |
|               | 金城埠頭コンテナヤード区画線工事(その2)     | 1,720,000   |
|               | 金城埠頭用地内埋立工事               | 58,400,000  |
|               | 金城埠頭土採並びに埋立工事             | 9,200,000   |
|               | 金城埠頭コンテナヤード整備工事(その5)      | 57,000,000  |
| 金城埠頭余水吐前面掘削工事 | 8,273,549                 |             |
| 小計            |                           | 702,554,325 |

|            |                        |             |
|------------|------------------------|-------------|
| 昭和 44・1969 | 金城埠頭余水吐前面軟泥処理工事        | 6,550,000   |
|            | 金城埠頭西側泊地浚渫並びに土採工事      | 102,900,000 |
|            | 金城埠頭西側及び北側岸壁築造工事       | 117,670,509 |
|            | 金城埠頭コンテナヤード整備工事（その6）   | 33,050,000  |
|            | 金城埠頭岸壁起重機基礎工事          | 34,400,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地舗装工事            | 17,340,000  |
|            | 金城埠頭コンテナヤード整備並びに道路舗装工事 | 38,972,172  |
|            | 金城埠頭コンテナヤード区画線工事       | 2,090,000   |
|            | 金城埠頭北側岸壁築造工事           | 54,739,281  |
|            | 金城埠頭整地並びに排水工事          | 20,435,690  |
|            | 金城埠頭西南側岸壁背後盛土並びに排水工事   | 1,650,000   |
|            | 金城埠頭道路舗装工事             | 34,673,950  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その2）        | 51,901,024  |
|            | 金城埠頭コンテナヤード整備工事（その7）   | 44,224,048  |
|            | 金城埠頭内貿1号上屋犬走り舗装工事      | 4,980,000   |
|            | 金城埠頭外貿1号上屋犬走り舗装工事      | 4,879,244   |
|            | 金城埠頭重量物上屋周囲舗装工事        | 6,100,000   |
|            | 金城埠頭余水吐前面軟泥処理工事（その2）   | 4,800,000   |
|            | 金城埠頭重量物2号上屋付近土地改良工事    | 5,800,000   |
|            | 金城埠頭外貿2号上屋付近土地改良工事     | 7,800,000   |
| 小計         | 594,955,918            |             |
| 昭和 45・1970 | 金城埠頭排水管設置工事            | 2,200,000   |
|            | 金城埠頭荷捌地及び道路区画線設置工事     | 750,000     |
|            | 金城埠頭北側岸壁築造工事           | 179,449,839 |
|            | 金城埠頭北側泊地浚渫及び埋立工事       | 138,221,654 |
|            | 金城埠頭物揚場築造工事（その1）       | 221,362,579 |
|            | 金城埠頭物揚場築造工事（その2）       | 194,810,213 |

|            |                               |               |
|------------|-------------------------------|---------------|
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その１）               | 81760,228     |
|            | 西防波堤撤去工事                      | 5,016,729     |
|            | 金城埠頭用地内整備工事                   | 52,462,368    |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その２）               | 20,891,003    |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その３）               | 43,191,152    |
|            | 金城橋（下り線）上部工工事                 | 202,500,000   |
|            | 金城埠頭物揚場築造工事（その３）              | 53,718,765    |
|            | 金城埠頭埋立地整備工事（その１）              | 76,000,000    |
|            | 金城埠頭埋立地整備工事（その２）              | 47,200,000    |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事                   | 47,770,186    |
|            | 金城埠頭用地埋立工事                    | 19,500,000    |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その２）              | 13,800,000    |
|            | 金城橋取付道路整備工事                   | 9,157,752     |
|            | 金城埠頭保税地域境界柵新設その他工事            | 2,980,000     |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その３）              | 26,370,000    |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その４）              | 32,130,000    |
|            | 金城埠頭用地内埋立工事（その２）              | 2,500,000     |
| 小          | 計                             | 1,473,742,468 |
| 昭和 46・1971 | 金城埠頭埋立工事                      | 31,000,000    |
|            | 金城埠頭西側泊地浚渫及び埋立工事              | 192,623,762   |
|            | 金城埠頭物揚場築造工事（その１）              | 178,057,731   |
|            | 金城埠頭物揚場築造工事（その２）              | 263,221,754   |
|            | ゴム防舷材購入                       | 3,357,500     |
|            | 金城橋（下り線）床版並びに橋面工事             | 75,000,000    |
|            | 金城埠頭北側岸壁及び物揚場築造工事             | 99,901,157    |
|            | 金城埠頭北側泊地浚渫及び埋立工事              | 62,500,000    |
|            | 金城埠頭道路区画線設置工事                 | 101,000       |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その１）               | 48,743,464    |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その２）               | 47,794,252    |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その３）               | 44,003,032    |
|            | 金城埠頭用地埋立工事                    | 18,500,000    |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その４）               | 32,000,000    |
|            | 金城埠頭北側泊地並びにくず鉄埠頭南側泊地浚渫工事（その１） | 37,500,000    |

|            |                               |               |
|------------|-------------------------------|---------------|
|            | 金城埠頭北側泊地並びにくず鉄埠頭南側泊地浚渫工事（その２） | 25,200,000    |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その１）              | 57,000,000    |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その２）              | 58,000,000    |
|            | 金城橋桁下表示工設置及びその他工事             | 1,160,000     |
| 小          | 計                             | 1,336,233,957 |
| 昭和 47・1972 | 金城埠頭埋立工事原材料購入                 | 8,580,660     |
|            | 金城埠頭西側泊地維持浚渫工事（その１）           | 38,960,858    |
|            | 金城埠頭西側泊地維持浚渫工事（その２）           | 11,500,000    |
|            | 金城埠頭西側泊地維持浚渫工事（その３）           | 27,500,000    |
|            | 金城埠頭西側泊地維持浚渫工事（その４）           | 27,400,000    |
|            | 金城埠頭西側泊地維持浚渫工事（その５）           | 19,257,810    |
|            | 金城埠頭西側泊地維持浚渫工事（その６）           | 5,000,000     |
|            | 金城埠頭外貿５号（仮称）上屋敷地地盤改良工事（その１）   | 41,257,277    |
|            | 金城埠頭外貿５号（仮称）上屋敷地地盤改良工事（その２）   | 13,933,817    |
|            | 金城埠頭物揚場築造工事（その１）              | 54,300,000    |
|            | 金城埠頭物揚場築造工事（その２）              | 47,472,965    |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その１）               | 24,500,000    |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その２）               | 14,790,023    |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その３）               | 52,000,000    |
|            | 金城埠頭北側泊地浚渫工事                  | 48,200,000    |
|            | 金城埠頭北側泊地並びに 11 号地南側泊地浚渫工事     | 48,800,000    |
|            | 金城埠頭地盤改良工事                    | 80,814,214    |
|            | 金城埠頭埋立地整備工事                   | 13,300,000    |
|            | 金城埠頭埋立工事（その２）                 | 48,734,824    |
|            | 金城埠頭埋立地整備工事（その２）              | 32,500,000    |

|            |                     |             |
|------------|---------------------|-------------|
|            | 金城西橋（仮称）下部築造工事      | 157,922,120 |
| 小          | 計                   | 816,724,568 |
| 昭和 48・1973 | 金城西橋（仮称）取付部築造工事     | 226,173,408 |
|            | 金城埠頭埋立地整備工事         | 52,255,411  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その 1）      | 32,042,138  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その 2）      | 24,921,200  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その 1）    | 37,665,902  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その 2）    | 34,112,731  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その 3）    | 47,530,275  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その 4）    | 43,568,134  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その 5）    | 41,362,679  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その 6）    | 41,726,626  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その 7）    | 17,612,753  |
|            | 金城埠頭道路整備その他工事       | 1,446,132   |
| 小          | 計                   | 600,417,389 |
| 昭和 49・1974 | 金城西橋（仮称）上部工築造工事     | 274,144,334 |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その 1）    | 13,100,000  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その 2）    | 16,300,000  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その 3）    | 60,390,577  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その 4）    | 47,998,376  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その 5）    | 75,500,000  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その 6）    | 66,181,142  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その 7）    | 31,495,815  |
|            | 金城埠頭埋立地整備工事         | 38,500,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その 1）   | 35,000,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その 2）   | 34,800,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その 3）   | 61,200,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その 1）      | 35,500,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その 2）      | 54,304,296  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その 3）      | 77,500,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地地盤改良工事       | 37,300,000  |
|            | 金城埠頭埋立地地盤改良工事（その 1） | 13,500,000  |
|            | 金城埠頭埋立地地盤改良工事（その 2） | 15,300,000  |
|            | 小                   | 計           |
| 昭和 50・1975 | 金城埠頭埋立工事（その 4）      | 32,550,000  |

|            |                          |             |
|------------|--------------------------|-------------|
|            | 金城西橋付近交通安全標識等設置工事        | 286,000     |
|            | 金城西橋上部工築造工事              | 261,000,000 |
|            | 金城埠頭道路地盤改良及び排水管布設工事（その1） | 38,900,000  |
|            | 金城埠頭道路地盤改良及び排水管布設工事（その2） | 41,800,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事                 | 42,500,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その2）            | 8,400,000   |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その1）          | 30,000,000  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その2）          | 22,300,000  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その3）          | 49,500,000  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その4）          | 47,500,000  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その5）          | 33,800,000  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その6）          | 28,000,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事              | 55,975,778  |
| 小          | 計                        | 692,493,778 |
| 昭和 51・1976 | 金城埠頭埋立地整備工事              | 8,471,401   |
|            | 金城埠頭ひき船基地底固めその他工事        | 17,000,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地舗装工事（その1）         | 39,450,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地舗装工事（その2）         | 39,000,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その1）            | 8,500,000   |
|            | 金城埠頭埋立工事（その2）            | 51,400,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その3）            | 50,000,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その4）            | 12,000,000  |
|            | 金城埠頭ひき船基地車止め築造工事         | 3,100,000   |
|            | 金城埠頭用地整備工事（その1）          | 33,000,000  |
|            | 金城埠頭用地整備工事（その2）          | 46,900,000  |
|            | 金城埠頭用地整備工事（その3）          | 29,000,000  |
| 小          | 計                        | 337,821,401 |
| 昭和 52・1977 | 金城埠頭埋立地整備工事              | 1,370,000   |
|            | 金城埠頭歩道整備工事               | 20,700,000  |
|            | 金城埠頭歩道整備工事（その2）          | 8,700,000   |
|            | 金城埠頭埋立工事（その1）            | 30,650,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その2）            | 84,500,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その3）            | 72,500,000  |

|            |                         |             |
|------------|-------------------------|-------------|
| 小          | 計                       | 218,420,000 |
| 昭和 53・1978 | 金城埠頭荷捌地整備工事（その1）        | 73,500,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その2）        | 64,600,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その3）        | 10,750,000  |
|            | 金城埠頭道路整備工事              | 1,600,000   |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その1）         | 39,800,000  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その2）         | 40,150,000  |
|            | 金城埠頭歩道整備工事              | 30,700,000  |
|            | 金城埠頭ひき船基地底固めその他工事       | 14,905,776  |
|            | 金城埠頭内危険防止施設設置その他工事      | 4,588,156   |
| 小          | 計                       | 280,593,932 |
| 昭和 54・1979 | 金城埠頭指定保税地域区画フェンス設置その他工事 | 3,500,000   |
|            | 金城埠頭照明塔基礎打設工事           | 1,450,000   |
|            | 金城埠頭ひき船基地底固めその他工事       | 13,498,951  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その1）        | 41,100,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その2）        | 53,300,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その3）        | 47,500,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その4）        | 35,000,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その5）        | 33,500,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その6）        | 9,400,000   |
| 小          | 計                       | 238,248,951 |
| 昭和 55・1980 | 金城埠頭埋立工事（その1）           | 58,300,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その2）           | 56,500,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その3）           | 46,000,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その4）           | 69,500,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その5）           | 59,084,622  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その6）           | 59,417,478  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その7）           | 39,000,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その8）           | 40,000,000  |
|            | 金城埠頭外貿6号上屋基礎地盤改良工事      | 29,000,000  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その1）         | 28,700,000  |
|            | 金城埠頭道路舗装工事（その2）         | 30,300,000  |

|            |                      |             |
|------------|----------------------|-------------|
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事          | 64,500,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地区画線改良工事       | 5,700,000   |
|            | 金城埠頭西側岸壁電気防食工事       | 14,400,000  |
| 小          | 計                    | 600,402,100 |
| 昭和 56・1981 | 金城埠頭埋立工事（その 1）       | 55,000,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その 2）       | 51,982,445  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その 3）       | 75,500,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その 4）       | 53,200,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その 5）       | 55,000,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その 6）       | 26,928,931  |
|            | 金城埠頭荷捌地照明塔基礎工事       | 1,820,000   |
|            | 金城埠頭重量物荷役機械基礎改良その他工事 | 19,200,000  |
|            | 金城埠頭道路整備工事           | 48,000,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その 1）    | 44,500,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その 2）    | 65,600,000  |
| 小          | 計                    | 497,231,376 |
| 昭和 57・1982 | 金城埠頭駐車場舗装その他工事       | 20,000,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その 1）       | 59,700,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その 2）       | 52,000,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その 3）       | 35,000,000  |
|            | 金城埠頭道路整備工事           | 50,000,000  |
|            | 金城埠頭 2 突荷捌地その他工事     | 40,500,000  |
| 小          | 計                    | 257,200,000 |
| 昭和 58・1983 | 金城埠頭道路整備工事           | 26,600,000  |
|            | 金城埠頭道路整備工事（その 2）     | 45,000,000  |
|            | 金城埠頭道路整備工事（その 3）     | 66,000,000  |
|            | 金城埠頭道路整備工事（その 4）     | 62,818,740  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事          | 32,500,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その 2）    | 70,781,626  |
|            | 金城埠頭安全施設設置その他工事      | 15,000,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備その他工事       | 37,708,000  |
| 小          | 計                    | 356,418,366 |
| 昭和 59・1984 | 金城埠頭荷捌地整備工事（その 1）    | 28,300,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事（その 2）    | 26,425,063  |

|            |                         |             |
|------------|-------------------------|-------------|
|            | 金城埠頭道路整備工事              | 16,877,747  |
|            | 金城埠頭整備その他工事             | 11,275,862  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その１）           | 31,200,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事（その２）           | 36,951,096  |
| 小          | 計                       | 151,029,768 |
| 昭和 60・1985 | 金城埠頭荷捌地整備工事             | 41,500,000  |
|            | 金城埠頭埋立工事                | 16,334,825  |
| 小          | 計                       | 57,834,825  |
| 昭和 61・1986 | 金城埠頭埋立工事                | 22,300,000  |
|            | 金城埠頭道路整備工事              | 28,700,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地整備工事             | 14,806,232  |
|            | 金城埠頭西側岸壁電気防食工事          | 52,000,000  |
|            | 金城埠頭西側岸壁電気防食工事（その<br>２） | 29,991,478  |
|            | 金城埠頭荷捌地舗装工事（その１）        | 53,500,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地舗装工事（その２）        | 51,500,000  |
| 小          | 計                       | 252,797,710 |
| 昭和 62・1987 | 金城橋ガードレール設置その他工事        | 15,700,000  |
|            | 金城埠頭西側岸壁電気防食工事          | 27,800,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地舗装工事（その１）        | 48,990,299  |
|            | 金城埠頭荷捌地舗装工事（その２）        | 41,600,000  |
|            | 金城埠頭船だまり整備工事            | 22,600,000  |
|            | 金城埠頭用地整備工事              | 15,700,000  |
| 小          | 計                       | 172,390,299 |
| 昭和 63・1988 | 金城埠頭埋立地整備工事（その１）        | 51,740,547  |
|            | 金城埠頭埋立地整備工事（その２）        | 41,300,000  |
|            | 金城埠頭用地整備工事              | 19,300,000  |
|            | 金城埠頭栈橋築造その他工事           | 42,100,000  |
|            | 金城埠頭排水管布設その他工事          | 24,600,000  |
| 小          | 計                       | 179,040,547 |
| 平成 1・1989  | 金城埠頭荷捌地舗装工事             | 47,071,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地舗装工事（その２）        | 15,847,784  |
|            | 金城埠頭道路整備工事              | 49,440,000  |
|            | 金城埠頭道路整備工事（その２）         | 62,954,141  |
|            | 金城地区荷役通路安全対策その他工事       | 26,883,000  |

|           |                      |             |
|-----------|----------------------|-------------|
| 小         | 計                    | 202,195,925 |
| 平成 2・1990 | 金城埠頭コンテナヤード舗装工事（その1） | 85,123,371  |
|           | 金城埠頭コンテナヤード舗装工事（その2） | 84,233,151  |
|           | 金城埠頭荷捌地舗装工事          | 66,403,301  |
|           | 金城埠頭中央緑地歩道橋築造工事      | 109,180,000 |
|           | 金城埠頭道路整備工事           | 16,995,000  |
| 小         | 計                    | 361,934,823 |
| 平成 3・1991 | 金城埠頭用地整備工事           | 45,320,000  |
|           | 金城埠頭用地整備工事（その2）      | 102,485,000 |
|           | 金城埠頭用地整備工事（その3）      | 87,550,000  |
|           | 金城埠頭用地整備工事（その4）      | 83,430,000  |
| 小         | 計                    | 318,785,000 |
| 平成 4・1992 | 金城埠頭荷役機械基礎築造工事       | 189,520,000 |
|           | 金城埠頭荷役機械基礎築造工事（その2）  | 183,340,000 |
|           | 金城埠頭荷捌地整備工事          | 104,030,000 |
|           | 金城埠頭荷捌地整備工事（その2）     | 129,780,000 |
| 小         | 計                    | 606,670,000 |
| 平成 5・1993 | 金城埠頭荷役機械基礎改良工事       | 56,650,000  |
|           | 金城南 A 荷捌地舗装工事        | 119,480,000 |
| 小         | 計                    | 176,130,000 |
| 平成 6・1994 | 金城埠頭電気防食工事           | 13,699,000  |
|           | 金城埠頭岸壁エプロン改良工事       | 309,000,000 |
|           | 金城埠頭地区道路交通安全対策工事     | 7,519,000   |
|           | 金城埠頭荷捌地整備工事（その1）     | 132,664,000 |
|           | 金城埠頭荷捌地整備工事（その2）     | 121,540,000 |
|           | 金城埠頭荷捌地整備工事（その3）     | 206,000,000 |
| 小         | 計                    | 790,422,000 |
| 平成 7・1995 | 金城基地整備工事             | 39,140,000  |
| 小         | 計                    | 39,140,000  |
| 平成 8・1996 | 金城埠頭荷捌地整備工事（その4）     | 174,070,000 |
|           | 金城埠頭荷捌地整備工事（その5）     | 94,760,000  |
|           | 金城埠頭電気防食その他工事        | 113,157,383 |

|            |   |                     |                |
|------------|---|---------------------|----------------|
| 小          | 計 |                     | 381,987,383    |
| 平成 9・1997  |   | 金城埠頭電気防食その他工事       | 69,396,090     |
|            |   | 金城埠頭荷捌地整備工事（その 6）   | 34,650,000     |
|            |   | 金城埠頭ロサンゼルス大通中央部整備工事 | 61,950,000     |
| 小          | 計 |                     | 165,976,090    |
| 平成 10・1998 |   | 金城埠頭荷捌地整備その他工事      | 100,800,000    |
|            |   | 金城埠頭荷捌地整備工事（その 7）   | 68,250,000     |
|            |   | 金城埠頭中央緑地東側歩道改良その他工事 | 17,850,000     |
|            |   | 金城埠頭荷捌地整備工事（その 8）   | 78,750,000     |
| 小          | 計 |                     | 265,650,000    |
| 平成 11・1999 |   | 金城埠頭荷捌地整備工事（その 9）   | 55,650,000     |
|            |   | 金城橋耐震補強工事           | 136,913,023    |
|            |   | 金城橋耐震補強工事（その 2）     | 138,600,000    |
| 小          | 計 |                     | 331,163,023    |
| 平成 12・2000 |   | 金城橋耐震補強工事（その 3）     | 27,300,000     |
| 小          | 計 |                     | 27,300,000     |
|            | 計 |                     | 16,284,017,906 |

表 13-2 金城埠頭の建設・電気・機械工事（電気設備、荷役機械等）

名古屋港管理組合施行工事

| 施 行 年 度    | 工 事 名               | 工 事 金 額 ( 円 ) |
|------------|---------------------|---------------|
| 昭和 42・1967 | 金城埠頭起重機基礎杭打         | 29,500,000    |
|            | 重量物荷役機械製造及び設置工事     | 193,000,000   |
|            | 金城埠頭起重機基礎杭打工事       | 44,500,000    |
|            | 金城埠頭西側岸壁電気設備用地中配管工事 | 11,290,417    |
| 小          | 計                   | 278,290,417   |
| 昭和 43・1968 | 金城埠頭起重機基礎築造工事       | 29,600,000    |
|            | 金城埠頭重量物荷役機械用受変電設備工事 | 16,400,000    |
|            | 金城埠頭西側電気設備工事        | 38,156,244    |
|            | 金城橋道路照明設備新築工事       | 6,209,453     |
|            | 金城埠頭岸壁水道管敷設工事       | 6,825,289     |

|           |                              |             |
|-----------|------------------------------|-------------|
|           | 金城埠頭起重機基礎杭打工事                | 49,800,000  |
|           | 金城埠頭西側岸壁水道管敷設工事              | 5,020,596   |
|           | スプレッター及びその他製作                | 12,950,000  |
|           | 金城埠頭外貿1号上屋電気設備工事             | 12,716,862  |
|           | 金城埠頭内貿1号上屋電気設備工事             | 23,239,085  |
|           | 重量物荷役機械（金城埠頭）製造工事及び設置工事（その2） | 195,900,000 |
|           | 金城埠頭西側岸壁電気設備工事（その2）          | 32,700,000  |
| 小         | 計                            | 429,517,529 |
| 昭和44・1969 | 金城埠頭重量物上屋電気設備工事              | 12,182,743  |
|           | 金城埠頭重量物上屋消火栓その他設備工事          | 4,180,000   |
|           | 金城埠頭外貿1号上屋消火栓その他設備工事         | 8,100,000   |
|           | 金城埠頭内貿1号上屋消火栓その他設備工事         | 4,500,000   |
|           | 金城埠頭岸壁表示灯設備新設工事              | 2,550,000   |
|           | 金城埠頭岸壁水道管敷設工事（その2）           | 4,650,000   |
|           | 照明設備及び重量物荷役機械用電源設備増設工事       | 8,000,000   |
|           | 金城埠頭重量物上屋電気設備増設工事            | 4,850,000   |
|           | 金城埠頭重量物上屋増築消火栓その他設備工事        | 1,590,000   |
|           | 金城埠頭各上屋火災報知器設備工事             | 9,532,651   |
|           | 金城埠頭西側岸壁水道管敷設工事              | 820,000     |
|           | 金城埠頭道路照明設備新設工事               | 15,678,179  |
| 小         | 計                            | 76,633,574  |
| 昭和45・1970 | 金城埠頭内貿2号上屋電気設備工事             | 16,450,000  |
|           | 金城埠頭重量物2号上屋電気設備工事            | 18,550,000  |
|           | 金城埠頭外貿2号上屋電気設備工事             | 19,200,000  |
|           | 金城埠頭外貿2号上屋消火栓その他             | 5,317,000   |

|            |                                  |             |
|------------|----------------------------------|-------------|
|            | 設備工事                             |             |
|            | 金城埠頭内貿 2 号上屋消火栓その他<br>設備工事       | 50,800,00   |
|            | 金城埠頭道路照明設備新設工事                   | 18,500,000  |
|            | 金城埠頭重量物 2 号上屋消火栓その他<br>設備工事      | 6,790,000   |
|            | 金城埠頭拡声装置新設工事                     | 1,450,000   |
|            | 金城埠頭道路照明設備新設工事（そ<br>の 2）         | 3,280,000   |
|            | 金城埠頭岸壁及び荷捌地給水施設設<br>置工事          | 7,700,000   |
|            | 金城埠頭荷捌地電気設備工事                    | 4,050,000   |
|            | 金城埠頭冷凍コンセント、マンホー<br>ル、水位警報装置新設工事 | 437,000     |
| 小          | 計                                | 106,804,000 |
| 昭和 46・1971 | 金城埠頭内貿 3 号上屋消火栓その他<br>設備工事       | 5,300,000   |
|            | 金城埠頭内貿 3 号上屋電気設備工事               | 15,320,000  |
|            | 金城橋道路照明設備新設工事                    | 7,848,000   |
|            | 金城橋道路照明設備新設工事（そ<br>の 2）          | 24,400,000  |
|            | 金城埠頭岸壁給水施設設置工事                   | 3,859,015   |
|            | 金城埠頭 8 0 号岸壁照明設備新替工<br>事         | 2,140,000   |
| 小          | 計                                | 58,867,015  |
| 昭和 47・1972 | 金城埠頭岸壁給水施設設置工事                   | 2,650,000   |
|            | 金城埠頭排水設備新設工事                     | 520,000     |
|            | 金城埠頭道路照明設備新設工事                   | 29,480,000  |
|            | 金城埠頭岸壁給水施設設置工事（そ<br>の 2）         | 3,650,000   |
|            | 金城埠頭配水管布設工事負担金                   | 40,453,258  |
|            | 金城埠頭岸壁表示灯配管布設工事                  | 246,694     |
| 小          | 計                                | 76,999,952  |
| 昭和 48・1973 | 金城埠頭外貿 5 号上屋新築工事（消<br>火栓）        | 7,700,000   |

|            |                         |             |
|------------|-------------------------|-------------|
|            | 金城埠頭外貿 5 号上屋新築工事（電気）    | 19,753,987  |
|            | 金城埠頭道路照明設備新設工事          | 5,730,000   |
|            | 金城埠頭 2 号起重機塗装工事         | 4,200,000   |
|            | 金城埠頭引船ていけい場電気設備用配管工事    | 4,873,709   |
|            | 金城 1 突道路照明設備新設工事        | 27,287,205  |
|            | 金城埠頭東側岸壁ヤード照明設備その他工事    | 9,687,465   |
|            | 金城埠頭水道管布設工事（その 1）       | 30,088,581  |
|            | 金城埠頭地中電線路工事（その 1）       | 26,078,530  |
|            | 金城埠頭地中電線路工事（その 2）       | 26,189,961  |
|            | 金城埠頭外貿 5 号上屋高圧線引込工事     | 310,000     |
|            | 金城埠頭 7 号上屋火災報知器設備集中配線工事 | 2,540,000   |
| 小          | 計                       | 164,439,438 |
| 昭和 49・1974 | 金城埠頭水道管布設工事             | 20,250,000  |
|            | 金城埠頭引船基地電気設備工事          | 18,400,000  |
|            | 金城埠頭引船基地電話交換設備工事        | 4,050,000   |
|            | 金城埠頭道路照明設備地中配管工事        | 7,490,000   |
|            | 金城埠頭地中電線工事              | 58,700,000  |
|            | 金城埠頭地中電線工事（その 2）        | 58,000,000  |
| 小          | 計                       | 166,890,000 |
| 昭和 50・1975 | 金城西橋道路照明設備工事            | 8,980,000   |
|            | 金城埠頭外貿 4 号上屋電気設備工事      | 36,500,000  |
|            | 金城埠頭外貿 4 号上屋消火栓その他設備工事  | 14,200,000  |
|            | 金城埠頭道路照明設備工事            | 27,000,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地照明設備工事           | 6,207,229   |
|            | 金城埠頭荷捌地照明設備工事（その 2）     | 59,800,000  |
|            | 金城埠頭開閉所機器製作据付工事         | 82,000,000  |
|            | 金城埠頭地中電線路工事             | 54,500,000  |
|            | 金城埠頭開閉所地中配管その他工事        | 69,500,000  |

|            |                           |             |
|------------|---------------------------|-------------|
|            | 金城埠頭道路照明設備工事(その2)         | 12,800,000  |
|            | 金城埠頭地中電線路工事(その2)          | 16,700,000  |
|            | 金城埠頭上屋付属詰所空調用電気設備工事       | 12,200,000  |
| 小計         |                           | 400,387,229 |
| 昭和 51・1976 | 金城埠頭道路照明設備工事              | 5,000,000   |
|            | 金城埠頭引船基地電気設備工事            | 1,250,000   |
|            | 金城埠頭2号起重機電気設備改修工事         | 3,400,000   |
| 小計         |                           | 9,650,000   |
| 昭和 52・1977 | 金城埠頭外貿3号上屋消火栓その他設備工事      | 12,503,094  |
|            | 金城埠頭外貿3号上屋消火栓その他設備工事(その2) | 2,500,000   |
|            | 金城埠頭外貿3号上屋電気設備工事          | 27,000,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地照明設備工事             | 5,200,000   |
|            | 金城埠頭岸壁給水管布設工事             | 20,637,903  |
|            | 金城埠頭内水道本管負担金              | 4,225,882   |
|            | 金城埠頭1突東側上屋電源用地中配管工事       | 12,100,000  |
| 小計         |                           | 84,166,879  |
| 昭和 53・1978 | 金城埠頭地中配管路布設工事(その1)        | 18,370,000  |
|            | 金城埠頭地中配管路布設工事(その2)        | 30,800,000  |
|            | 金城埠頭引船基地地中線新設工事           | 6,700,000   |
|            | 金城埠頭水道管布設工事               | 1,500,000   |
|            | 金城埠頭外貿8号上屋消火栓その他設備工事      | 19,000,000  |
|            | 金城埠頭外貿8号上屋電気設備工事          | 34,000,000  |
| 小計         |                           | 110,370,000 |
| 昭和 54・1979 | 金城埠頭荷捌地照明設備改修工事           | 5,400,000   |
|            | 金城埠頭荷捌地照明設備工事             | 11,500,000  |
|            | 金城埠頭外貿7号上屋消火栓その他設備工事      | 18,000,000  |

|            |                            |             |
|------------|----------------------------|-------------|
|            | 金城埠頭外貿 7 号上屋電気設備工事         | 43,000,000  |
| 小          | 計                          | 77,900,000  |
| 昭和 55・1980 | 金城埠頭荷捌地照明設備工事              | 8,200,000   |
|            | 金城埠頭水道管布設工事                | 8,151,130   |
|            | 金城埠頭荷捌地照明設備工事（その<br>2）     | 29,850,000  |
|            | 金城埠頭外貿 6 号上屋消火栓その他<br>設備工事 | 19,500,000  |
|            | 金城埠頭外貿 6 号上屋電気設備工事         | 35,950,000  |
|            | 重量物荷役機械（金城埠頭）製造及<br>び設置工事  | 617,154,422 |
| 小          | 計                          | 718,805,552 |
| 昭和 56・1981 | 金城埠頭道路照明設備工事               | 8,300,000   |
| 小          | 計                          | 8,300,000   |
| 昭和 57・1982 | 金城埠頭給水管布設その他工事             | 9,000,000   |
|            | 金城埠頭荷捌地照明設備工事              | 8,600,000   |
|            | 金城埠頭 2 突給水管布設工事            | 24,500,000  |
| 小          | 計                          | 42,100,000  |
| 昭和 58・1983 | 金城埠頭荷捌地照明設備工事              | 25,000,000  |
|            | 金城埠頭荷捌地照明設備工事（その<br>2）     | 42,544,496  |
|            | 金城埠頭 3 突給水管布設その他工事         | 24,600,000  |
|            | 金城埠頭起重機物揚ホイスト新設工<br>事      | 2,990,000   |
|            | 金城埠頭起重機用記録装置設置工事           | 1,900,000   |
|            | 金城埠頭 2 号起重機逸走防止装置新<br>設工事  | 1,750,000   |
|            | 金城埠頭 3 号起重機傾転装置改造工<br>事    | 13,500,000  |
| 小          | 計                          | 112,284,496 |
| 昭和 59・1984 | 金城埠頭荷捌地照明設備工事              | 8,300,000   |
|            | 金城埠頭信号機設置工事                | 12,300,000  |
| 小          | 計                          | 20,600,000  |
| 昭和 60・1985 | 金城埠頭荷捌地照明設備工事              | 51,000,000  |
| 小          | 計                          | 51,000,000  |

|            |                         |               |
|------------|-------------------------|---------------|
| 昭和 62・1987 | 金城埠頭信号機設置工事             | 2,450,000     |
|            | 金城埠頭船だまり電気設備工事          | 13,000,000    |
| 小 計        |                         | 15,450,000    |
| 昭和 63・1988 | 金城埠頭内水道本管負担金            | 36,733,573    |
| 小 計        |                         | 36,733,573    |
| 平成 1・1989  | 金城埠頭給水管布設工事             | 18,369,012    |
|            | 金城埠頭荷捌地照明設備工事           | 77,793,155    |
| 小 計        |                         | 96,162,167    |
| 平成 2・1990  | 金城埠頭荷捌地照明設備その他工事        | 40,788,000    |
| 小 計        |                         | 40,788,000    |
| 平成 4・1992  | 金城埠頭船舶通航情報センター電気設備工事    | 247,200,000   |
|            | 金城埠頭船舶通航情報センター空調設備工事    | 206,000,000   |
|            | 金城埠頭船舶通航情報監視設備工事        | 1,349,300,000 |
|            | 金城埠頭船舶通航情報センター給排水衛生設備工事 | 146,260,000   |
|            | 金城埠頭船舶通航情報センター昇降機設備工事   | 164,800,000   |
|            | 金城埠頭船舶通航情報センター受変電設備工事   | 484,100,000   |
|            | 金城埠頭 12 号上屋給排水消火設備工事    | 26,265,000    |
|            | 金城埠頭 12 号上屋電気設備工事       | 108,150,000   |
|            | 金城埠頭照明設備その他整備工事         | 71,070,000    |
|            | 金城埠頭照明設備整備工事            | 104,030,000   |
|            | 小 計                     |               |
| 平成 5・1993  | 金城埠頭重量物荷役機械製造及び設置工事     | 1,714,950,000 |
| 小 計        |                         | 1,714,950,000 |
| 平成 6・1994  | 金城埠頭浮き棧橋製造設置工事          | 23,175,000    |
|            | 金城埠頭コンテナヤード照明設備その他工事    | 5,459,000     |
|            | 金城埠頭開閉所受電設備整備工事         | 2,266,000     |
| 小 計        |                         | 30,900,000    |

|            |                            |               |
|------------|----------------------------|---------------|
| 平成 7・1995  | 金城埠頭荷捌地照明塔設備工事             | 20,085,000    |
|            | 金城埠頭荷捌地照明設備工事              | 53,560,000    |
| 小 計        |                            | 73,645,000    |
| 平成 8・1996  | 金城埠頭重量物荷役機械製造及び設置工事        | 854,900,000   |
|            | 金城埠頭岸壁給水施設電気設備工事           | 4,017,000     |
|            | 金城埠頭岸壁給水施設整備その他工事          | 26,780,000    |
|            | 金城埠頭荷捌地照明塔設備工事             | 20,085,000    |
|            | 金城埠頭荷捌地照明設備工事              | 39,140,000    |
|            | 金城埠頭 3号起重機モニタリング設置その他工事    | 56,547,000    |
| 小 計        |                            | 1,001,469,000 |
| 平成 9・1997  | 金城埠頭コンテナターミナル管理棟給排水衛生設備工事  | 50,400,000    |
|            | 金城埠頭コンテナターミナル管理棟電気設備工事     | 94,500,000    |
|            | 金城埠頭コンテナターミナル管理棟空調設備工事     | 59,850,000    |
|            | 金城埠頭コンテナゲートハウストラックスケール設置工事 | 23,205,000    |
|            | 金城埠頭開閉所監視盤改修工事             | 31,185,000    |
|            | 金城埠頭地中管路布設その他工事            | 35,700,000    |
|            | 金城埠頭荷捌地照明設備その他工事           | 37,800,000    |
|            | 金城埠頭荷捌地照明塔設置工事             | 19,215,000    |
| 小 計        |                            | 351,855,000   |
| 平成 11・1999 | 金城埠頭給水管布設その他工事             | 56,088,807    |
| 小 計        |                            | 56,088,807    |
| 平成 12・2000 | 金城埠頭オイルフェンス巻取機設置工事         | 21,000,000    |
| 小 計        |                            | 21,000,000    |
| 計          |                            | 9,340,222,628 |

表 13-3 金城埠頭の建設・営繕工事（上屋、変電所等）  
名古屋港管理組施行工事

| 施行年度       | 工事名                | 工事金額(円)     |
|------------|--------------------|-------------|
| 昭和 43・1968 | 金城埠頭変電所新築工事        | 26,020,436  |
|            | 金城埠頭外貿 1 号上屋新築工事   | 123,539,148 |
|            | 金城埠頭内貿 1 号上屋新築工事   | 109,401,249 |
|            | 金城埠頭重量物上屋新築工事      | 73,917,382  |
| 小計         |                    | 332,878,215 |
| 昭和 44・1969 | 金城埠頭重量物上屋増築工事      | 43,700,000  |
|            | 金城埠頭重量物 2 号上屋新築工事  | 125,400,000 |
|            | 金城埠頭外貿 2 号上屋新築工事   | 144,000,000 |
|            | 金城埠頭内貿 2 号上屋新築工事   | 110,800,000 |
| 小計         |                    | 423,900,000 |
| 昭和 45・1970 | 金城埠頭内貿 3 号上屋新築工事   | 67,744,000  |
|            | 金城埠頭荷役機械機材庫新築工事    | 2,900,000   |
| 小計         |                    | 70,644,000  |
| 昭和 47・1972 | 金城埠頭外貿 5 号上屋新築工事   | 88,615,980  |
| 小計         |                    | 88,615,980  |
| 昭和 48・1973 | 金城埠頭 3 号上屋屋根補強工事   | 2,500,000   |
| 小計         |                    | 2,500,000   |
| 昭和 49・1974 | 金城埠頭引船基地建屋新築その他工事  | 9,192,727   |
|            | 金城埠頭外貿 4 号上屋新築工事   | 224,000,000 |
|            | 金城埠頭開閉所新築工事        | 30,322,754  |
| 小計         |                    | 263,515,481 |
| 昭和 50・1975 | 金城埠頭外貿 4 号上屋舗装工事   | 41,000,000  |
|            | 金城埠頭開閉所機材倉庫新築その他工事 | 8,380,000   |
| 小計         |                    | 49,380,000  |
| 昭和 51・1976 | 金城埠頭外貿 3 号上屋新築工事   | 210,738,824 |
| 小計         |                    | 210,738,824 |
| 昭和 52・1977 | 金城埠頭外貿 3 号上屋舗装工事   | 41,550,000  |
| 小計         |                    | 41,550,000  |
| 昭和 53・1978 | 金城埠頭外貿 8 号上屋新築工事   | 250,000,000 |
| 小計         |                    | 250,000,000 |

|            |                           |               |
|------------|---------------------------|---------------|
| 昭和 54・1979 | 金城中央緑地便所新築工事              | 2,800,000     |
|            | 金城埠頭外貿 7 号上屋新築工事          | 269,000,000   |
| 小 計        |                           | 271,800,000   |
| 昭和 55・1980 | 金城埠頭外貿 7 号上屋新築舗装工事        | 50,000,000    |
|            | 金城埠頭外貿 6 号上屋新築工事          | 298,000,000   |
| 小 計        |                           | 348,000,000   |
| 昭和 56・1981 | 金城埠頭外貿 6 号上屋舗装工事          | 54,000,000    |
| 小 計        |                           | 54,000,000    |
| 昭和 62・1987 | 金城埠頭開閉所増築工事               | 5,800,000     |
|            | 金城埠頭船だまり資材庫新築工事           | 9,800,000     |
| 小 計        |                           | 15,600,000    |
| 昭和 63・1988 | 金城中央緑地公衆便所新築工事            | 9,100,000     |
| 小 計        |                           | 9,100,000     |
| 平成 1・1989  | 金城埠頭 1 号上屋解体撤去工事          | 35,020,000    |
|            | 金城埠頭 2 号上屋解体撤去工事          | 34,505,000    |
| 小 計        |                           | 69,525,000    |
| 平成 4・1992  | 金城埠頭 3 号上屋解体撤去工事          | 49,955,000    |
|            | 金城埠頭船舶通航情報センター建設<br>工事監理  | 77,250,000    |
|            | 金城埠頭船舶情報センター新築工事          | 2,884,000,000 |
|            | 金城埠頭 12 号上屋新築工事           | 751,900,000   |
| 小 計        |                           | 3,763,105,000 |
| 平成 5・1993  | 金城埠頭船舶情報センター外構工事          | 144,200,000   |
|            | 金城埠頭船舶通航情報センター外構<br>その他工事 | 69,010,000    |
| 小 計        |                           | 213,210,000   |
| 平成 6・1994  | 金城埠頭 4 号上屋解体撤去工事          | 51,500,000    |
| 小 計        |                           | 51,500,000    |
| 平成 9・1997  | 金城埠頭コンテナターミナル管理棟<br>新築工事  | 393,750,000   |
|            | 金城埠頭開閉所機材庫新築工事            | 5,250,000     |
| 小 計        |                           | 399,000,000   |
| 計          |                           | 6,928,562,500 |

表 13-4 金城埠頭の建設・緑化工事  
名古屋港管理組合施行工事

| 施行年度       | 工事名                   | 工事金額（円）     |
|------------|-----------------------|-------------|
| 昭和 45・1970 | 金城埠頭道路緑化整備工事          | 2,560,000   |
|            | 金城埠頭苗圃工事              | 8,800,000   |
| 小計         |                       | 11,360,000  |
| 昭和 46・1971 | 金城埠頭コンテナヤード東側植樹工事     | 175,000     |
|            | 金城埠頭道路緑化整備工事          | 900,000     |
| 小計         |                       | 1,075,000   |
| 昭和 47・1972 | 金城埠頭保税地域東側緑化整備工事      | 280,000     |
|            | 金城埠頭道路緑化整備工事（その 1）    | 1,200,000   |
|            | 金城埠頭道路緑化整備工事（その 2）    | 490,000     |
|            | 金城埠頭ロス通り緑化整備工事（その 1）  | 3,700,000   |
|            | 金城埠頭ロス通り緑化整備工事（その 2）  | 6,900,000   |
| 小計         |                       | 12,570,000  |
| 昭和 48・1973 | 金城埠頭及び 11 号地緑化整備工事    | 2,274,663   |
|            | 金城埠頭ロス通り南緑地整備工事       | 4,824,923   |
|            | 金城埠頭ロス通り南緑地整備工事（その 2） | 2,000,000   |
|            | 金城埠頭街路樹整備工事           | 3,019,950   |
| 小計         |                       | 12,119,536  |
| 昭和 50・1975 | 金城埠頭道路緑化整備工事          | 3,500,000   |
| 小計         |                       | 3,500,000   |
| 昭和 51・1976 | 金城埠頭中央緑地整備工事（その 1）    | 66,000,000  |
|            | 金城埠頭中央緑地整備工事（その 2）    | 47,498,473  |
| 小計         |                       | 113,498,473 |
| 昭和 52・1977 | 金城埠頭記念緑地整備工事          | 13,500,000  |
| 小計         |                       | 13,500,000  |
| 昭和 53・1978 | 金城中央緑地整備工事（その 3）      | 6,826,221   |
|            | 金城中央緑地整備工事（その 4）      | 17,000,000  |
|            | 金城中央緑地整備工事（その 5）      | 6,000,000   |
| 小計         |                       | 29,826,221  |

|            |                     |             |
|------------|---------------------|-------------|
| 昭和 54・1979 | 金城中央緑地整備工事（その 6）    | 32,000,000  |
|            | 金城中央緑地整備工事（その 7）    | 27,218,919  |
|            | 金城埠頭道路整備工事          | 660,000     |
| 小 計        |                     | 19,878,919  |
| 昭和 55・1980 | 金城中央緑地整備工事（その 8）    | 41,777,926  |
|            | 金城中央緑地整備工事（その 9）    | 4,800,000   |
| 小 計        |                     | 46,577,926  |
| 昭和 56・1981 | 金城中央緑地整備工事（その 10）   | 18,994,872  |
|            | 金城埠頭ロス通り樹木移植工事      | 10,500,000  |
|            | 金城埠頭ロス通り樹木移植並びに補植工事 | 8,500,000   |
| 小 計        |                     | 37,994,872  |
| 昭和 57・1982 | 金城中央緑地整備工事（その 11）   | 11,379,239  |
| 小 計        |                     | 11,379,239  |
| 昭和 58・1983 | 金城埠頭街路樹植栽及び補植工事     | 3,190,000   |
| 小 計        |                     | 3,190,000   |
| 昭和 62・1987 | 金城中央緑地整備工事          | 9,100,000   |
| 小 計        |                     | 9,100,000   |
| 昭和 63・1988 | 金城中央緑地整備工事          | 43,900,000  |
| 小 計        |                     | 43,900,000  |
| 平成 1・1989  | 金城中央緑地整備工事          | 18,334,000  |
| 小 計        |                     | 18,334,000  |
| 計          |                     | 387,804,186 |

表 13-5 金城埠頭の建設・名古屋港管理組合施行工事・総括表

| 工 事 種 類 | 工 事 金 額 ( 円 )  |
|---------|----------------|
| 土木工事    | 16,284,017,906 |
| 電気機械工事  | 9,340,222,628  |
| 営繕工事    | 6,928,562,500  |
| 緑化工事    | 387,804,186    |
| 合 計     | 32,940,607,220 |

以上の「表 13-1～5」に見るように名古屋港管理組合の施行工事は国の補助を受けた「補助工事」、財政投融資による「起債工事」及び名古屋港管理組合の「単独工事」など総括して、金城埠頭建設におおよそ 330 億円程度の投資をしている。この金額はこれにかか

わる監督などの人件費や設計費、測量試験費、事務費などを除く純工事費である。次に国土交通省名古屋港湾事務所からの出典による、国による直轄工事についてその建設状況を見てみる。この表（表 15-1～27）はその出典記録内容から、工種、内訳、数量（換算数量）、金額というように整理した。なおこれらに要した金城埠頭の岸壁延長等については以下「表 14」のとおりである。

なお、国土交通省名古屋港湾事務所からの出典であるが、正確には「工事竣工額内訳書」によっている。

表 14 金城埠頭の建設・岸壁等の延長

| 岸壁番号  | 総延長（米） | 水深（米）   | 標準係船能力(D/W) |
|-------|--------|---------|-------------|
| 52～53 | 500    | 12      | 35,000×2    |
| 54～57 | 800    | 10      | 15,000×4    |
| 58～62 | 1,000  | 10      | 15,000×5    |
| 63～67 | 1,000  | 10      | 15,000×5    |
| 71    | 450    | 5.5     | 2,000×5     |
| 72～75 | 523    | 7.5     | 5,000×4     |
| 76～84 | 1,820  | 10～10.5 | 15,000×9    |
| 85    | 280    | 12      | ※50,000×1   |
| 計     | 6,373  |         | 35 バース      |

注※このバースのみ（85 番）、G/T 表示 金城埠頭は同時着岸能力が 35 隻あり、このほかに物揚場が相当延長整備されている。なお表の「岸壁等」の表現は構造的に栈橋を含んでいるのでこのような表現とした。

表 15-1 昭和 40（1965）年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種   | 内訳       | 数量         | 金額（円）       |
|------|----------|------------|-------------|
| 泊地浚渫 | （西・10 米） | 112,000 平米 | 63,241,446  |
| 岸壁   | （西・10 米） | 286 米      | 308,369,291 |
| 岸壁取付 |          | 52 米       | 20,172,759  |
| 岸壁   | （西・12 米） | 65 米       | 107,008,096 |
| 岸壁取付 | （西・12 米） | 8 米        | 16,138,914  |
| 岸壁取付 | 先端       | 20 米       | 28,297,355  |
| 物揚場  |          | 19 米       | 26,018,281  |
| 工種不明 |          |            | 328,566,009 |
| 小計   |          |            | 897,812,151 |

上表の工種不明は小計に合わず、解明不明につきこのように表示した。ただし当年度の予算額から判断して執行額としては妥当と判断して計上している。

表 15-2 昭和 41 (1966) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工 種     | 内 訳      | 数 量        | 金 額 (円)       |
|---------|----------|------------|---------------|
| 泊地浚渫    | (10 米)   | 118,220 平米 | 49,740,629    |
| 泊地浚渫    | (西・10 米) | 126,490 平米 | 32,055,336    |
| 泊地浚渫    | (東・10 米) | 20,000 平米  | 39,694,386    |
| 岸 壁     | (西・10 米) | 473 米      | 683,981,250   |
| 岸 壁     | (西・12 米) | 35 米       | 82,241,712    |
| 岸壁取付    | 袖        | 27 米       | 60,576,491    |
| 岸 壁     | (東・10 米) | 100 米      | 208,471,822   |
| 岸壁取付    | 先端       | 35 米       | 48,169,391    |
| 物 揚 場   | (3.5 米)  | 55 米       | 71,694,391    |
| 工 種 不 明 |          |            | 93,954,668    |
| 小 計     |          |            | 1,370,580,076 |

工種不明は表 15-1 と同様、換算金額で円以下が表示されているが、切り捨てている。

表 15-3 昭和 42 (1967) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工 種     | 内 訳      | 数 量        | 金 額 (円)       |
|---------|----------|------------|---------------|
| 泊地浚渫    | (10 米)   | 518,200 立米 | 70,598,741    |
| 航路浚渫    | (10 米)   | 287,000 立米 | 56,107,391    |
| 岸 壁     | (西・10 米) | 302 米      | 587,709,882   |
| 岸壁取付    | 袖        | 35 米       | 44,948,780    |
| 岸 壁     | (西・12 米) | 17 米       | 35,814,800    |
| 岸壁取付    | 袖        | 5 米        | 6,594,000     |
| 岸 壁     | (東・10 米) | 246 米      | 285,280,380   |
| 岸壁取付    | 袖        | 29 米       | 249,800       |
| 岸壁取付    | 先端       | 50 米       | 136,551,163   |
| 物 揚 場   | (3.5 米)  | 124 米      | 135,770,900   |
| 工 種 不 明 |          |            | 320,473,896   |
| 小 計     |          |            | 1,680,099,733 |

工種不明は前表に同じ、この年度数量は不明につき事業費の数量を使用した。

表 15-4 昭和 43 (1968) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工 種  | 内 訳      | 数 量        | 金 額 (円)     |
|------|----------|------------|-------------|
| 泊地浚渫 | (西・10 米) | 989,000 立米 | 308,115,000 |
| 航路浚渫 | (10 米)   | 20,000 立米  | 11,570,000  |

|      |         |        |               |
|------|---------|--------|---------------|
| 岸壁   | (西・10米) | 2,731米 | 632,733,000   |
| 岸壁取付 | 袖       | 3米     | 6,480,000     |
| 岸壁   | (西・12米) | 7.3米   | 29,190,000    |
| 岸壁取付 | 袖       | 1.9米   | 6,093,000     |
| 岸壁   | (東・10米) | 236.3米 | 765,706,000   |
| 岸壁取付 | 袖       | 15.4米  | 88,230,000    |
| 岸壁   | (東・12米) | 23.8米  | 47,700,000    |
| 物揚場  | (3.5米)  | 134米   | 318,390,000   |
| 小計   |         |        | 2,214,207,000 |

この年度より本工事費内訳書が千円単位となっているのでそのように表示した。また繰り越し工事は所属年に合算して計上している。

表 15-5 昭和 44 (1969) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種   | 内訳      | 数量        | 金額(円)         |
|------|---------|-----------|---------------|
| 泊地浚渫 | (西・10米) | 708,200立米 | 201,686,000   |
| 泊地浚渫 | (105米)  | 142,000立米 | 96,028,000    |
| 航路浚渫 | (10米)   | 137,000立米 | 36,377,000    |
| 岸壁   | (西・10米) | 103.6米    | 269,657,000   |
| 岸壁   | (西・12米) | 24.0米     | 9,285,000     |
| 岸壁取付 | 袖       | 1.5米      | 3,808,000     |
| 岸壁   | (東・10米) | 77.2米     | 458,291,000   |
| 岸壁取付 | 袖       | 24.7米     | 112,478,000   |
| 岸壁取付 | 先端      | 35.0米     | 98,586,000    |
| 岸壁   | (東・12米) | 119.7米    | 377,824,000   |
| 岸壁取付 | 袖       | 5.7米      | 17,050,000    |
| 物揚場  |         | 157.3米    | 214,215,000   |
| 泊地浚渫 | (東・12米) | 50,000立米  | 14,283,000    |
| 泊地浚渫 | 防波堤撤去   | 100.0米    | 12,263,000    |
| 航路浚渫 | (12米)   | 192,000立米 | 57,093,000    |
| 工種不明 |         |           | -910,000      |
| 小計   |         |           | 1,979,834,000 |

工種不明は、前々表と同様。

表 15-6 昭和 45 (1970) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工 種  | 内 訳      | 数 量        | 金 額 (円)       |
|------|----------|------------|---------------|
| 泊地浚渫 | (10 米)   | 351,000 立米 | 125,825,000   |
| 航路浚渫 | (10 米)   | 218,000 立米 | 115,696,000   |
| 航路浚渫 | (12 米)   | 390,000 立米 | 98,021,000    |
| 泊地浚渫 | (12 米)   | 808,000 立米 | 278,284,000   |
| 岸 壁  | (西・10 米) | 136.5 米    | 440,578,000   |
| 岸 壁  | (西・12 米) | 55.5 米     | 317,325,000   |
| 岸壁取付 | 袖        | 24.6 米     | 112,087,000   |
| 岸 壁  | (東・10 米) | 41.1 米     | 273,051,000   |
| 岸壁取付 | 袖        | 1.3 米      | 5,349,000     |
| 岸壁取付 | 先端       | 67.3 米     | 137,826,000   |
| 岸 壁  | (東 12 米) | 101.0 米    | 341,543,000   |
| 岸壁取付 | 袖        | 15.2 米     | 14,971,000    |
| 泊地浚渫 | 防波堤撤去    | 400.0 米    | 63,036,000    |
| 小 計  |          |            | 2,323,592,000 |

表 15-7 昭和 46 (1971) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工 種  | 内 訳      | 数 量        | 金 額 (円)       |
|------|----------|------------|---------------|
| 泊地浚渫 | (西・10 米) | 705,199 立米 | 31,0072,000   |
| 航路浚渫 | (10 米)   | 131,300 立米 | 50,752,000    |
| 泊地浚渫 | (西・12 米) | 119,195 立米 | 69,400,000    |
| 航路浚渫 | (西・12 米) | 241,600 立米 | 85,078,000    |
| 泊地浚渫 | (東・10 米) | 62,141 立米  | 20,609,000    |
| 泊地浚渫 | (東・12 米) | 263,000 立米 | 22,949,000    |
| 泊地浚渫 | (12 米)   | 104,500 立米 | 41,269,000    |
| 泊地浚渫 | 防波堤撤去    | 158.5 米    | 31,278,000    |
| 岸 壁  | (西・10 米) | 52.2 米     | 122,209,000   |
| 岸 壁  | (西・12 米) | 3.4 米      | 22,444,000    |
| 岸壁取付 | 袖        | 4.3 米      | 14,022,000    |
| 岸 壁  | (東・10 米) | 294.1 米    | 1,178,928,000 |
| 岸壁取付 | 袖        | 10.7 米     | 38,687,000    |
| 岸壁取付 | 先端       | 52.8 米     | 136,509,000   |
| 岸 壁  | (東・12 米) | 99.9 米     | 313,957,000   |
| 岸壁取付 | 袖        | 8.6 米      | 303,000       |

|      |         |            |               |
|------|---------|------------|---------------|
| 岸壁   | (4.5 米) | 179.3 米    | 292,269,000   |
| 航路浚渫 | (12 米)  | 600,200 立米 | 123,726,000   |
| 小計   |         |            | 2,874,461,000 |

この年から金城埠頭の取扱貨物量は、前年の2倍となり本格的な外貿埠頭としての一步を踏み出す年となった。

表 15-8 昭和 47 (1972) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種   | 内訳       | 数量         | 金額(円)         |
|------|----------|------------|---------------|
| 泊地浚渫 | (西・10 米) | 131,010 立米 | 58,765,000    |
| 航路浚渫 | (10 米)   | 643,790 立米 | 210,129,000   |
| 泊地浚渫 | (西・12 米) | 159,510 立米 | 47,600,000    |
| 航路浚渫 | (西・12 米) | 424,490 立米 | 171,040,000   |
| 泊地浚渫 | (東・10 米) | 364,810 立米 | 147,959,000   |
| 泊地浚渫 | (東・12 米) | 528,020 立米 | 259,527,000   |
| 泊地浚渫 | (12 米)   | 252,000 立米 | 89,444,000    |
| 泊地浚渫 | 防波堤撤去    | 23,000 立米  | 47,748,000    |
| 岸壁   | (西・10 米) | 13.6 米     | 42,516,000    |
| 岸壁   | (西・12 米) | 10.8 米     | 101,558,000   |
| 岸壁   | (東・10 米) | 322.7 米    | 1,442,572,000 |
| 岸壁取付 | 先端       | 97.2 米     | 238,016,000   |
| 岸壁   | (東・12 米) | 121.0 米    | 437,391,000   |
| 岸壁   | (4.5 米)  | 90.8 米     | 143,740,000   |
| 小計   |          |            | 3,438,005,000 |

昭和 47 (1972) 年度より、昭和 48 (1973) 年度への繰越工事は、所属年度に合算して計上している。

表 15-9 昭和 48 (1973) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種   | 内訳       | 数量          | 金額(円)       |
|------|----------|-------------|-------------|
| 航路浚渫 | (西・12 米) | 71,310 立米   | 65,710,000  |
| 泊地浚渫 | (東・10 米) | 2840,770 立米 | 936,183,000 |
| 泊地浚渫 | (東・12 米) | 803,960 立米  | 405,008,000 |
| 泊地浚渫 | 防波堤撤去    | 842,410 立米  | 60,016,000  |
| 岸壁   | (東・10 米) | 217.3 米     | 707,497,000 |
| 岸壁取付 | 先端       | 6.6 米       | 39,233,000  |
| 岸壁   | (東・12 米) | 34.4 米      | 156,268,000 |

|    |         |        |               |
|----|---------|--------|---------------|
| 岸壁 | (4.5 米) | 82.5 米 | 85,380,000    |
| 小計 |         |        | 2,657,752,000 |

昭和 48 (1973) 年度より、昭和 49 (1974) 年度への繰越工事は、所属年度に合算して計上している。

昭和 48 年の金城埠頭は、NCB バースの本格稼働に伴い、一時的にコンテナ取扱量が前年の四分の一まで低下して、金城埠頭全体の取扱数量を減量した。

表 15-10 昭和 49 (1974) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種   | 内訳       | 数量         | 金額(円)         |
|------|----------|------------|---------------|
| 泊地浚渫 | (東・10 米) | 522,200 立米 | 2,443,850,000 |
| 岸壁   | (東・10 米) | 1.7 米      | 7,547,000     |
| 岸壁   | (4.5 米)  | 8.1 米      | 9,479,000     |
| 小計   |          |            | 2,460,876,000 |

昭和 49 (1974) 年度より、昭和 50 (1975) 年度への繰越工事は、所属年度に合算して計上している。

表 15-11 昭和 50 (1975) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種   | 内訳       | 数量         | 金額(円)         |
|------|----------|------------|---------------|
| 泊地浚渫 | (東・10 米) | 938,900 立米 | 1,979,784,000 |
| 岸壁   | (東・10 米) | 3.4 米      | -33,418,000   |
| 岸壁取付 | 先端       | 3.2 米      | 36,849,000    |
| 小計   |          |            | 1,983,215,000 |

表 15-12 昭和 51 (1976) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種   | 内訳       | 数量         | 金額(円)         |
|------|----------|------------|---------------|
| 泊地浚渫 | (東・10 米) | 858,000 立米 | 2,206,737,000 |
| 岸壁   | (東・10 米) | 4.4 米      | 17,881,000    |
| 防波堤  | 除去       | 37.9 米     | 19,985,000    |
| 小計   |          |            | 2,244,603,000 |

表 15-13 昭和 52 (1977) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種   | 内訳       | 数量         | 金額(円)         |
|------|----------|------------|---------------|
| 泊地浚渫 | (東・10 米) | 466,100 立米 | 1,026,012,000 |
| 岸壁   | (東・10 米) | 45.6 米     | 318,815,000   |
| 防波堤  | 除去       | 42.1 米     | 166,948,000   |

|      |     |            |               |
|------|-----|------------|---------------|
| 泊地浚渫 | 基礎工 | 408,800 立米 | 793,745,000   |
| 小計   |     |            | 2,305,520,000 |

泊地浚渫の内訳、基礎工は、10 米と計上し換算 408,800 立米としているが、工事内容は鋼管矢板等の打設であるので、このように表示した。一部に国庫債務負担行為があるが、所属年度に合算して計上している。

表 15-14 昭和 53 (1978) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種   | 内訳       | 数量         | 金額(円)         |
|------|----------|------------|---------------|
| 泊地浚渫 | (東・10 米) | 116,400 立米 | 289,569,000   |
| 岸壁   | (東・10 米) | 237.9 米    | 1,590,572,000 |
| 岸壁取付 | 先端       | 0.6 米      | 8,389,000     |
| 岸壁   | (4.5 米)  | 59.3 米     | 159,460,000   |
| 小計   |          |            | 2,047,990,000 |

表 15-15 昭和 54 (1979) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種   | 内訳       | 数量         | 金額(円)         |
|------|----------|------------|---------------|
| 泊地浚渫 | (東・10 米) | 168,300 立米 | 359,777,000   |
| 岸壁   | (東・10 米) | 186.4 米    | 1,502,772,000 |
| 泊地浚渫 | 防波堤撤去    | 180.6 米    | 28,027,000    |
| 岸壁取付 | 先端       | 7.4 米      | 98,952,000    |
| 岸壁   | (4.5 米)  | 41.3 米     | 103,344,000   |
| 小計   |          |            | 2,092,872,000 |

表 15-16 昭和 55 (1980) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種   | 内訳       | 数量         | 金額(円)         |
|------|----------|------------|---------------|
| 泊地浚渫 | (東・10 米) | 561,200 立米 | 681,112,000   |
| 岸壁   | (東・10 米) | 178.4 米    | 1,728,473,000 |
| 岸壁取付 | 先端       | 13.0 米     | 91,591,000    |
| 泊地浚渫 | 防波堤撤去    |            | 128,000       |
| 岸壁   | (4.5 米)  |            | 512,000       |
| 小計   |          |            | 2,502,816,000 |

昭和 55 (1980) 年度より、昭和 56 (1981) 年度への繰越は、所属年度に合算して計上している。

表 15-17 昭和 56 (1981) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工 種  | 内 訳     | 数 量        | 金 額 (円)       |
|------|---------|------------|---------------|
| 泊地浚渫 | (東・10米) | 826,470 立米 | 743,106,000   |
| 岸 壁  | (東・10米) | 77.0 米     | 958,223,000   |
| 泊地浚渫 | 防波堤撤去   | 3,000 米    | 69,192,000    |
| 岸壁取付 | 先端      | 18.1 米     | 261,199,000   |
| 小 計  |         |            | 2,031,720,000 |

表 15-18 昭和 57 (1982) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工 種  | 内 訳     | 数 量          | 金 額 (円)       |
|------|---------|--------------|---------------|
| 泊地浚渫 | (東・10米) | 2,752,080 立米 | 1,903,293,000 |
| 岸 壁  | (東・10米) | 16.0 米       | 164,754,000   |
| 岸壁取付 | 先端      | 2.1 米        | 25,354,000    |
| 小 計  |         |              | 2,093,401,000 |

この年昭和 57 年より、輸出貨物が若干減少。

表 15-19 昭和 58 (1983) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工 種  | 内 訳     | 数 量          | 金 額 (円)       |
|------|---------|--------------|---------------|
| 泊地浚渫 | (東・10米) | 1,852,590 立米 | 1,171,887,000 |
| 岸 壁  | (東・10米) | 118.8 米      | 1,204,042,000 |
| 岸 壁  | (4.5米)  | 4.1 米        | 18,000,000    |
| 小 計  |         |              | 2,393,929,000 |

国庫債務負担行為による工事があり、所属年度に合算し計上している。竣工額不明につき債務負担行為額を計上している。

表 15-20 昭和 59 (1984) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工 種  | 内 訳     | 数 量          | 金 額 (円)       |
|------|---------|--------------|---------------|
| 泊地浚渫 | (東・10米) | 1,422,498 立米 | 1,204,848,000 |
| 岸 壁  | (東・10米) | 118.8 米      | 1,221,367,000 |
| 岸 壁  | (4.5米)  | 6.4 米        | 23,635,000    |
| 小 計  |         |              | 2,448,868,000 |

表 15-21 昭和 60 (1985) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工 種  | 内 訳     | 数 量        | 金 額 (円)     |
|------|---------|------------|-------------|
| 泊地浚渫 | (東・10米) | 205,200 立米 | 439,071,000 |

|    |         |       |               |
|----|---------|-------|---------------|
| 岸壁 | (東・10米) | 90.2米 | 892,659,000   |
| 小計 |         |       | 1,331,730,000 |

表 15-22 昭和 61 (1986) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種 | 内訳      | 数量    | 金額(円)       |
|----|---------|-------|-------------|
| 岸壁 | (東・10米) | 14.8米 | 146,679,000 |
| 小計 |         |       | 146,679,000 |

国庫債務負担行為及び、補正予算は所属年度に合算し計上している。

表 15-23 昭和 62 (1987) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種   | 内訳      | 数量       | 金額(円)       |
|------|---------|----------|-------------|
| 泊地浚渫 | (東・10米) | 12,600立米 | 6,853,000   |
| 岸壁   | (東・10米) | 76.3米    | 788,884,000 |
| 岸壁   | (4.5米)  | 4.8米     | 72,959,000  |
| 小計   |         |          | 818,696,000 |

国庫債務負担行為及び、補正予算については前表と同様。

表 15-24 昭和 63 (1988) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種   | 内訳      | 数量    | 金額(円)       |
|------|---------|-------|-------------|
| 岸壁   | (東・10米) | 24.5米 | 215,933,000 |
| 岸壁取付 | 先端      | 0.8米  | 11,566,000  |
| 小計   |         |       | 227,499,000 |

表 15-25 平成 1 (1989) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工種   | 内訳      | 数量       | 金額(円)       |
|------|---------|----------|-------------|
| 泊地浚渫 | (東・10米) | 56,900立米 | 109,539,000 |
| 岸壁   | (東・10米) | 51.4米    | 315,117,000 |
| 岸壁取付 | 先端      | 0.5米     | 24,952,000  |
| 小計   |         |          | 449,608,000 |

金城埠頭に係わる直轄事業は、平成元年度をもって完了する。昭和 40 年度より 25 年間の工事期間であった。その後平成 2 年度及び平成 5 年度に、一部の改良工事を行っているので、関連上その工事も計上するが、実質は平成元年度をもって完了した。

以下に、平成 2 年度及び平成 5 年度の改良工事を示す。

表 15-26 平成 2 (1990) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工 種     | 内 訳      | 数 量     | 金 額 (円)     |
|---------|----------|---------|-------------|
| 岸 壁 改 良 | (東・12 米) | 5,000 米 | 255,329,000 |
| 岸壁取付改良  | 先端       | 1,040 米 | 44,295,000  |
|         |          |         | 299,624,000 |

表 15-27 平成 5 (1993) 年度 金城埠頭の建設・直轄事業

| 工 種    | 内 訳 | 数 量   | 金 額 (円)    |
|--------|-----|-------|------------|
| 岸壁取付改良 | 先端  | 220 米 | 22,535,000 |
| 小 計    |     |       | 22,535,000 |

金城埠頭は以上のように、名古屋港管理組合の工事着手、昭和 37 (1962) 年度から直轄事業の平成 5 (1993) 年度まで、概ね 30 年間にわたる工事期間をもって完了している。この他に平成 12 (2000) 年度に、金城橋の耐震補強などを施行しているため、足掛け 40 年間にわたる投資をしたことになる。この間における直轄事業の金城埠頭投資額を年度ごとに見てみると以下の表 15-28 のようになる。

表 15-28 金城埠頭の建設・直轄事業費

| 年 度          | 金 額 (円)       | 摘 要 |
|--------------|---------------|-----|
| 昭和 40 (1965) | 897,812,151   | 着工  |
| 昭和 41 (1966) | 1,370,580,076 |     |
| 昭和 42 (1967) | 1,680,099,733 |     |
| 昭和 43 (1968) | 2,214,207,000 |     |
| 昭和 44 (1969) | 1,979,834,000 |     |
| 昭和 45 (1970) | 2,323,592,000 |     |
| 昭和 46 (1971) | 2,874,461,000 |     |
| 昭和 47 (1972) | 3,438,005,000 |     |
| 昭和 48 (1973) | 2,657,752,000 |     |
| 昭和 49 (1974) | 2,460,876,000 |     |
| 昭和 50 (1975) | 1,983,215,000 |     |
| 昭和 51 (1976) | 2,244,603,000 |     |
| 昭和 52 (1977) | 2,305,520,000 |     |
| 昭和 53 (1978) | 2,047,990,000 |     |
| 昭和 54 (1979) | 2,092,872,000 |     |
| 昭和 55 (1980) | 2,502,816,000 |     |

|              |                |      |
|--------------|----------------|------|
| 昭和 56 (1981) | 2,031,720,000  |      |
| 昭和 57 (1982) | 2,093,401,000  |      |
| 昭和 58 (1983) | 2,393,401,000  |      |
| 昭和 59 (1984) | 2,448,868,000  |      |
| 昭和 60 (1985) | 1,331,730,000  |      |
| 昭和 61 (1986) | 146,679,000    |      |
| 昭和 62 (1987) | 818,696,000    |      |
| 昭和 63 (1988) | 227,499,000    |      |
| 平成 01 (1989) | 449,608,000    | 実質完了 |
| 平成 02 (1990) | 299,624,000    | 改良工事 |
| 平成 05 (1993) | 22,535,000     | 改良工事 |
| 合 計          | 47,338,523,960 |      |

以上のように、約 500 億円の事業費を投入している。この事業費に名古屋港管理組合の工事費（直轄事業は管理費を含むので事業費としているが、名古屋港管理組合は純工事費であるのでこのように表した）約 3 百数十億円を足すと、金城埠頭の埋立工事、岸壁工事、道路工事、荷捌施設工事、緑地工事など、埠頭利用にかかわる直接的な社会資本投資額は約 800 億円といえる。この他に国の幹線道路である「第二東名神」の臨港部事業費や、旅客鉄道である「西名古屋港線・あおなみ線」など他事業の事業費は計上していない。

### 3-3 金城埠頭の運営と課題

既に「金城埠頭建設への契機」のところでも簡単に触れているが、深刻な「滞船問題」から「係留施設及びその関連施設の増強」という課題を解決する手段として、金城埠頭の建設に至った。

昭和 37 (1962) 年度より、名古屋港管理組合が埋立工事に着手して以降、約 40 年間の年月と 800 億円という投資で完成している。

この間の金城埠頭に関わる、港湾計画の変遷は既に簡単ではあるが触れているので、この項では実際の運営にいたる過程での検討や、実際の取扱貨物量や内容の変遷と、これに伴う課題などについて述べることにする。

金城埠頭の建設は、名古屋港管理組合と第五港湾建設局の手で進められたが、どのような埠頭にするかについてその「利用計画」の確立も重要なことであった。

昭和 40 (1965) 年 7 月、第五港湾建設局内（現中部地方整備局・港湾空港部）に学識経験者の委員と、港湾関係者を幹事とする「名古屋港金城埠頭計画委員会」が組織された。委員会は埠頭利用のあり方について多面的な検討を重ね、おおむね次の内容の結論を得た。この結果を昭和 43 (1968) 年 10 月 5 日の名古屋港審議会の審議にかけて承認を得た。（以下の事項は、昭和 43・1968 年 10 月 5 日の名古屋港審議会提出書類による）

### (1) 背後との交通、輸送のあり方

- ・建設省（現国土交通省）において建設が計画されている環状2号線と、金城埠頭の中央部で直接連結するものとし、トンネル式、吊橋案の両様を勘案して用地を確保する。
- ・内陸背後地との連絡には、既設の「梅の木線」のほか、庄内川沿いの道路に接続する2本の路線を計画する。
- ・鉄道は当面敷設せず、将来の可能性を考慮して用地を確保する。
- ・旅客輸送の便は環状2号線、梅の木線、庄内川沿いの道路との連結により確保するが、必要があれば将来高速輸送機関による輸送も考慮する。
- ・埠頭内の幹線道路網は外郭線、東西線、南北線とする。

### (2) 必要な諸施設の秩序だった配置

#### ・東西幹線の南側西寄地区

貿易及び地方産業の振興を図るため、国際見本市会場を主体とした貿易センター、船員会館などの諸施設を配置する。また、この地区には適宜緑地を取り入れ、市民と船員の憩いの場として広く名古屋港のイメージをアピールする。

#### ・東西幹線の南側東寄地区

港湾機能を最大限に発揮するため、この埠頭の管理中枢機能及び港湾関係サービス業務機関などを配置する。

#### ・東西幹線の北側

貨物の保管、加工工場、冷凍倉庫などを一部配置するほか、この埠頭の荷役関係者を主体とした港湾従事者住宅及び飲食業、商店街、ホテルなどを配置する。

#### ・その他

埠頭の主要な地点に、トラックプールを計画し、貨物輸送の円滑な流通を図る。

### (3) 美観と防災

- ・埠頭内部の土地は高潮に備えて高く築くと同時に、緑を多く取り入れる。また、各施設の建造物を集約高層化し、美的配置に配慮する。
- ・環状2号線と埠頭との取付部付近は公園緑地とし、埠頭的美観を高める。なおこの付近に駐車場の設置を考慮する。

以上のような内容の結論であった。それから40年近くの年月を経ており、おおむね計画の線で施設設置がなされているが、一部には食い違う点も出てきている。

当初計画と「一番食い違う点」は、コンテナバースの建設である。コンテナ問題については既に触れているので、簡単に述べるにとどまるが、港湾管理の二元化などの問題に拘った名古屋港は、コンテナの先進研究港であった東京港の取り組みなどに比較し、遅れをとり外貿埠頭公団法による外貿埠頭公団の設置にも乗り遅れた。

結局特許会社方式でコンテナ問題の解決を図ったが、それに至る間の対応として、建設中の金城埠頭西側並行バースを重量物岸壁として整備し、かつコンテナ対応バースとすることとした。この岸壁はセル式岸壁で建設中であったので、後から追加することになった

クレーン基礎は構造形式の自由度が制限された。このクレーン基礎杭については若干問題を内蔵しているのでここにその問題を述べておきたい。

種々検討の結果、前列のクレーン基礎杭は、直列直立杭とし設計水平力を見込まない杭とした。後列基礎杭はクレーンの横荷重（風荷重、地震荷重等）を負担する為に組杭とした。またクレーン前脚には水平力を少なくするために、「ヒンジ構造」を導入した。ヒンジとすると曲げモーメントはゼロとなるが、水平力の伝達は依然として伝達されるので前列杭基礎には設計外力以外の水平力が異常時（台風時、地震時）に伝達される（その分後列基礎杭が負担する設計水平力は減少する）。

この問題についてはその後研究したが、台風時はその後の大きな台風（昭和 47・1972 年 9 月 16 日の台風 20 号）通過時にも何の問題も生じなかった。

クレーンの横荷重（水平力）は、地震時より台風期のほうが大きい。何故前列基礎杭が異常な横荷重を受けながら問題を生じなかったのか、このことは基礎杭の設計時とその後の変化によるものと考えている。すなわち設計時は地盤のしまり具合から、「地盤横抵抗係数」をかなり小さく想定して設計しているが、セル構造に拘束され、使用状態が続くと地盤条件が良くなり、外力に対する地盤の抵抗力が増加して台風時に問題が無かったのではないかと判断している。地震時はどうか、についてはあまり自信めいたことは言えないが、「岸壁の変形が無い限り」あまり問題とならないと考えている。阪神淡路大震災におけるコンテナクレーン倒壊や、損傷をつぶさに研究するとその殆どが、岸壁の変形により発生している。

振動性状など考えると同一構造上に基礎が乗ることのほうが望ましいと考えている。そのような配慮が出来ない場合は、クレーン側に「制震あるいは免震」装置を導入して、基礎に過重な負担がかからない構造とすべきと考えている。この項のなかで異例とも思われる事柄を述べたのは、金城埠頭のコンテナ基地は、西 4 区、西 5 区に展開したコンテナ基地でコンテナが処理され、やがて無くなるものと考えていたが、最近におけるコンテナ増加に伴い再び金城埠頭のコンテナ扱いが増加しているように見え、統計上もそうである。

もしこの状況が続き、金城埠頭のコンテナクレーンを新替える機会が来たら、クレーン前脚に「免震或は制震装置」の導入を図ることが必要と考えるからである。

金城埠頭は、コンテナバース以外は当初計画した計画に従って設置された施設が多いが、その利用状況は変化しており、その利用状況についての経年変化を表-16 に示す。

表-16 金城埠頭取扱貨物量の変遷（出典・名古屋港管理組合）単位：トン

| 年次     | 外         | 貿 | 内       | 貿 | 計         | 外貿コンテナ  |
|--------|-----------|---|---------|---|-----------|---------|
| S44・69 | 179,838   |   | 17,361  |   | 197,199   |         |
| S45・70 | 939,787   |   | 19,595  |   | 959,382   |         |
| S46・71 | 2,361,553 |   | 187,880 |   | 2,549,433 |         |
| S47・72 | 2,676,467 |   | 486,684 |   | 3,163,151 | 918,546 |

|        |            |         |            |           |
|--------|------------|---------|------------|-----------|
| S48・73 | 2,214,357  | 368,321 | 2,582,678  | 201,576   |
| S49・74 | 4,112,657  | 423,997 | 4,536,654  | 326,630   |
| S50・75 | 3,792,309  | 465,892 | 4,258,201  | 439,294   |
| S51・76 | 6,037,283  | 752,321 | 6,789,604  | 659,783   |
| S52・77 | 6,795,107  | 718,495 | 7,513,602  | 664,035   |
| S53・78 | 7,133,241  | 433,145 | 7,566,386  | 708,259   |
| S54・79 | 7,514,593  | 503,360 | 8,017,953  | 1,083,973 |
| S55・80 | 11,018,929 | 781,409 | 11,800,338 | 1,255,346 |
| S56・81 | 10,720,416 | 646,725 | 11,367,141 | 1,176,147 |
| S57・82 | 8,255,169  | 639,307 | 8,894,476  | 1,205,234 |
| S58・83 | 7,964,918  | 507,334 | 8,472,252  | 1,725,751 |
| S59・84 | 8,893,364  | 397,181 | 9,290,545  | 2,013,898 |
| S60・85 | 9,614,799  | 526,546 | 10,141,345 | 2,548,551 |
| S61・86 | 8,413,479  | 549,669 | 8,963,148  | 2,444,051 |
| S62・87 | 9,347,081  | 424,367 | 9,771,448  | 3,204,040 |
| S63・88 | 9,766,919  | 471,177 | 10,238,096 | 3,058,416 |
| H01・89 | 10,660,784 | 622,947 | 11,283,731 | 3,389,838 |
| H02・90 | 10,962,453 | 559,075 | 11,521,528 | 3,687,106 |
| H03・91 | 11,553,925 | 511,095 | 12,065,020 | 3,605,239 |
| H04・92 | 12,228,785 | 515,386 | 12,744,171 | 3,831,530 |
| H05・93 | 11,571,688 | 306,001 | 11,877,689 | 3,810,396 |
| H06・94 | 10,826,501 | 333,364 | 11,159,865 | 4,110,138 |
| H07・95 | 11,524,082 | 368,323 | 11,892,405 | 5,245,786 |
| H08・96 | 11,537,418 | 258,195 | 11,795,613 | 5,176,667 |
| H09・97 | 11,717,019 | 307,042 | 12,024,061 | 4,629,983 |
| H10・98 | 9,447,417  | 326,429 | 9,773,846  | 3,247,082 |
| H11・99 | 8,571,436  | 272,056 | 8,843,492  | 3,642,204 |
| H12・00 | 9,955,983  | 196,294 | 10,152,277 | 4,992,081 |
| H13・01 | 8,537,462  | 311,594 | 8,849,056  | 3,744,173 |
| H14・02 | 6,372,980  | 859,600 | 7,232,580  | 1,051,531 |
| H15・03 | 5,824,831  | 350,980 | 6,175,811  | 243,313   |
| H16・04 | 6,698,309  | 190,123 | 6,888,432  | 604,553   |

上表の、外貿コンテナの貨物量は、外貿トン数で外貿貨物の内数である。

この表から分かるように、金城埠頭は利用開始後約 10 年を経て、昭和 55 年（1980）に

初めて、取扱貨物量が 1,000 万トンを凌駕する。名古屋港の取扱貨物量の内容を分析すると、おおむね以下のように分析することが出来る。

名古屋港の全取扱貨物量の、約 6 割が外国貨物で、残り約 4 割が内国貨物である。これはここ数十年余りその割合をあまり変えていないが、最近外国貿易量の割合が少しずつ増加して 6 割を凌駕している。金城埠頭の取扱貨物は外国貨物に特化し、かつ輸出貨物に特化している。

金城埠頭の取扱量が始めて 1,000 万を凌駕した昭和 55 年の名古屋港取扱貨物量の内訳を分析すると、全取扱量 113,000,000 トンのうち、外貿 61,400,000 トン、輸出 23,600,000 トン、輸入 37,800,000 トンである。残りは、内国貿易量 51,600,000 トンである。

輸出 23,600,000 トンのじつに 50% 近くを金城埠頭で扱っているのである。このように取扱貨物量の分析より、今から 25 年程前から、金城埠頭は名古屋港を代表する「外貿埠頭」として機能してきていた。

しかし平成 10 年（1998）を境に、飛島南バースや弥富埠頭などが本格稼働し、徐々にその「シェア（Share）」を低下させている。

港湾計画での金城埠頭の位置づけを簡単に年代順に記述すると、

- ・昭和 39 年（1964）港湾計画、それまで土砂処理、土地造成地的な取扱であった金城埠頭を、本格的な外貿埠頭として位置づけて、現在の形に近い形で計画した。

- ・昭和 45 年（1970）港湾計画、コンテナ基地は、より背後地が自由に選択できる西 4 区、西 5 区に求め、金城埠頭は将来の中枢管理機能用地や、コンテナ以外の外貿埠頭としての性格を持たせた計画としている。

- ・昭和 56 年（1981）港湾計画、金城埠頭の港湾計画に格段の変更は無く、中枢管理機能を充足させる為の、大規模緑地等が位置づけられている。

- ・平成 2 年（1990）港湾計画、中枢管理機能の充足度を高める為の、臨港旅客鉄道を位置づけているのが特色といえる。

- ・平成 12 年（2000）港湾計画、金城埠頭のみより一層の利用価値を高める為と、貨物取扱動向から、中心部に交流拠点機能を充実させるよう計画されている。

このような港湾計画の流れは、金城埠頭の取扱貨物の量や、名古屋港全体のなかのシェア等から生まれたものである。このような港湾計画の位置づけや、取扱貨物の変遷から、現在の金城埠頭の運営の課題や、研究すべき問題について 5 点程度に絞り以下に述べる。絞った運営課題や研究問題は以下のとおりである。

①金城埠頭のコンテナ取扱課題

②完成自動車の取扱課題

③「あおなみ線」の開通と市民開放施設との関わり研究問題

④金城埠頭の老朽化対策課題

⑤安井家具の商売の成立に関する研究問題

これらの運営課題や、研究課題について、関係者からのヒヤリングや、現地調査、統計

等などから見解を述べる。

#### ①金城埠頭のコンテナ取扱問題

金城埠頭のコンテナ取扱量は、表-16 より分かるように、平成 7 年（1995）に 5,000,000 トンを凌駕している。その後「飛島南」の本格稼働などありその取扱量を低下させ、平成 15 年（2003）には、240,000 トンと最盛期の 20 分の 1 に取扱量を低下させている。そのような状況を取先取りするかたちで、平成 12 年（2000）の港湾計画では交流拠点作りなどに力を入れる計画としているが、現在依然としてコンテナを取り扱っているがその方向性についてヒヤリングした。

名古屋港のコンテナのターミナル別取扱量の最新版は表-17 に示すようである。

表-17 名古屋港コンテナ・ターミナル別取扱個数（外貿）TEU

| ターミナル別  | 平成 15 (03) | 平成 16 (04) | 平成 17 (05) | 摘要       |
|---------|------------|------------|------------|----------|
| 金 城     | 12,589     | 28,722     | 131,880    |          |
| 飛 島 北   | 322,917    | 339,259    | 282,284    |          |
| 飛 島 南   | 392,139    | 427,333    | 428,374    |          |
| N C B   | 609,867    | 666,514    | 683,975    |          |
| 飛 島 南 側 |            |            | 7,719      | 05.12 使用 |
| 鍋 田     | 590,775    | 691,656    | 768,480    |          |
| 計       | 1,928,287  | 2,153,485  | 2,302,712  |          |

上表は、名古屋港管理組合からの出典で、NUTS の速報値である。（平成 18・2006 年 1 月現在）名古屋港のコンテナ取扱量は、平成 16 年（2004）後半から急増しており、取扱状況から金城埠頭バースは廃止に向かいつつあったが、他のバースの扱い能力の限界から急遽使用頻度を向上させ、平成 17 年には 13 万 TEU とこのバースのみで四日市港に匹敵する取扱量を示している。

船社の取扱バースを変更することは、「付帯的な取扱問題」もありなかなか難しい課題が山積する。特に金城埠頭コンテナバースは廃止の方向にあり、このようなバースに新たに船社を呼ぶことは、特に難しい。コンテナ貨物量急増に伴いやむを得ず、名古屋港管理組合は金城埠頭の使用頻度を引き上げることに踏み切ったが、港湾計画のあり方も含めてよく方向性を見きわめる必要性を内蔵している。おそらく当面はコンテナの扱いを継続せざるを得ない状況にある。後述の完成車輸出問題も絡んで、今後の金城埠頭の在り方を総合的に研究する必要性を感じ、課題は残る。

#### ②完成自動車の取扱課題

我が国産業は、昭和 60 年代（1980）半導体、電気製品、工作機械、自動車などの分野での市場開放自由化の要求が強まったことや、昭和 60 年（1985）にはアメリカが債務国に転落し経済不安からドル安容認（プラザ合意）また、GATT のウルグアイ・ラウンドの開始

等があり（平成5年・1993年12月実質最終合意）国際経済のボーダーレス化が急速に進展した。

このような状況下この地方の代表的な産業である自動車産業も、海外展開が急展開し、その代表格であるトヨタ自動車は、現在26カ国51工場（平成18年・2006年2月現在）を有している。このようなことから、従来から完成自動車の輸出は低下するのではないかという見方があり、その公共取扱埠頭としての代表である金城埠頭の将来について、その跡地の利用などに課題があった。

しかし現在金城埠頭の自動車輸出車両は、むしろ増加の状況にある。金城埠頭コンテナバースはその背後地の在り方（金城埠頭コンテナバースは背後が狭隘）や、飛島南側の本格稼働や、弥富埠頭の増強計画などから、金城埠頭コンテナバースの先行きはよく見極めながらも廃止の方向といえるが、金城埠頭の自動車バースは、コンテナバースの跡地も含めて、むしろ増強の必要性をさえ感じさせる状況にある。

この事は、自動車の利便性や、快適性が世界的に理解され、かつ経済のグローバル化のなか、後進国における富裕層の増加など自動車の利用者の急増など、国外生産がその需要に応じきれない分輸出も伸びる要素があるということであり、この傾向は当分続くのではないかと考えられる。近最近年、2ヵ年の名古屋港の輸出自動車実績を表-18・19に示す。

表-18 平成16年・名古屋港輸出自動車実績（出典・名古屋港管理組合）単位：台

| 取扱場所    | 新車        | 中古車     | トランシップ | 計         |
|---------|-----------|---------|--------|-----------|
| 金城（公共）  | 131,953   | 163,791 | 9,619  | 305,363   |
| 弥富（公共）  | 54,601    | 602     | 1,269  | 56,472    |
| その他（公共） | 921       | 10,414  | 0      | 11,335    |
| 小計      | 187,475   | 174,807 | 10,888 | 373,170   |
| 名港センター  | 642,329   | 0       | 0      | 642,329   |
| 東海センター  | 328,242   | 2,016   | 0      | 330,258   |
| 小計      | 970,571   | 2,016   | 0      | 972,587   |
| 計       | 1,158,046 | 176,823 | 10,888 | 1,345,757 |

表-19 平成17年・名古屋港輸出自動車実績（出典・名古屋港管理組合）単位：台

| 取扱場所    | 新車      | 中古車     | トランシップ | 計       |
|---------|---------|---------|--------|---------|
| 金城（公共）  | 135,294 | 148,824 | 45,321 | 329,439 |
| 弥富（公共）  | 50,120  | 1,448   | 2,988  | 54,556  |
| その他（公共） | 1,319   | 8,778   | 14     | 10,111  |
| 小計      | 186,733 | 159,050 | 48,323 | 394,106 |
| 名港センター  | 621,049 | 0       | 0      | 621,049 |
| 東海センター  | 381,462 | 2,274   | 0      | 383,736 |

|    |           |         |        |           |
|----|-----------|---------|--------|-----------|
| 小計 | 1,002,511 | 2,274   | 0      | 1,004,785 |
| 計  | 1,189,244 | 161,324 | 48,323 | 1,398,891 |

上2表の取扱場所、「名港センター、東海センター」はトヨタ自動車の専用輸出バースで取扱車両はすべてトヨタ車である。従ってトヨタ車はこの専用2バースで年間約100万台を輸出している。少し輸出車両の内容を検討すると、公共埠頭でのトヨタ車は金城埠頭で数千台であり殆どを専用バースで扱っている。公共バースでの輸出車両は金城埠頭が圧倒的に多いが、新車はその大多数が三菱車である。また弥富埠頭の取扱数量は公共埠頭全取扱量の2割弱であり新車が大部分で、三菱車が殆どであり、結局新車はトヨタ車がトヨタの専用バース、三菱車が金城、弥富の公共埠頭を主として利用しているのが実態である。

そのほかに、注目すべき点として中古車が多くなってきており、ここ数年20万台弱に登っており、日本車の優秀性を物語っている。またトランシップ車が急増しており、名古屋港は日本の「車ハブ港」となっており、この傾向は今後も続くものと考えられる。すなわち名古屋港は自動車輸出に関して、航路網が充実していることから、韓国等（現代自動車）が名古屋港に自社自動車を運搬し、世界の航路網に載せ輸出している。

このような現状分析から、この傾向は続くのではないかと考えられ、自動車輸出について金城埠頭はこれからもその中心としての位置を保つものと考えられる。現在は置き場所を金城埠頭外にも求めており、その効率的な運用から、もしコンテナバースが廃止されればその場所を含めて、自動車バースとして再編すべきと考えられる。

### ③「あおなみ線」の開通と市民開放施設との関わり研究課題

金城埠頭は、その中心部分を港湾中枢管理拠点地区及び交流拠点づくり地区として位置づけた。流通貨物のコンテナ化増進や、自動車産業の海外展開など、金城埠頭を取り巻く状況の変化を予測先取りする形で取り組んできたが、①、②で述べたように、必ずしも状況の変化は予測したような変化を呼ばず、取扱貨物量は増加傾向にあり、このような状況下、この課題にどのように取り組むべきか研究すべき課題と考える。

現在は、特に「あおなみ線」の開通に伴い、その利用を高める為に金城埠頭に対する関心は高い。そのような状況下、現在までに以下のような開発を行ってきた。

- ・結婚式場の誘致（設置済み）
- ・フットサル（サッカー練習施設）の設置（設置済み）
- ・緑地の改造、野外コンサート施設の設置（設置済み）
- ・家具店の開店（設置済み）

これらの施設以外に、従前から設置済みの名古屋市国際展示場（ポートメッセなごや）等が存在する。しかしこれらの現状では「あおなみ線」の旅客増加は難しく、現在いくつかの開発が研究されており、当面スイスのグローバル企業であるアウトレッズの店舗「フォックスタウン」の建設が予定されており、この立地で少し様相が変化するものと考えられている。（中断、中止も予測されている）

そのほかに、昨年（平成 17 年・2005）設置された野外コンサート施設の積極継続的な利用を是非考える必要がある。昨年の実績は以下の表-20 のようである。

表-20 平成 17 年「名古屋港オープンエアパーク」開催コンサート

| 催事名                 | 日時       | 出演アーティスト   | 入場者数       |
|---------------------|----------|--|------------|
| SUMMER SONIC<br>EVE | 8 月 11 日 | OASIS、KASABIAN<br>アジアカンフージ<br>エネレーション                | 約 7,000 名  |
| Kazumasa Oda        | 8 月 28 日 | 小田和正   | 約 10,000 名 |
| TRESURE             | 9 月 4 日  | ORANGE RANG、<br>矢井田瞳、175R、<br>FLOW、YUKI、RIP<br>SLYME | 約 10,000 名 |
| 計                   | 3 回      |  | 約 27,000 名 |

上表は、名古屋港管理組合の出典であるが、このようなコンサートを定着させていく必要がある。開放的空間で民家からも離れており是非このような活動を多く持つことにより、金城埠頭の市民開放施設としての活性化が根付くものと考えられる。

当面の開発は以上のとおりであるが、将来的には、金城埠頭の取扱貨物量の変化に応じて、いろいろな市民開放施設開発の可能性を秘めている。特に「第 2 東名神」以南については、現在の施設を再編して大規模集客施設の建設の可能性を有している。

#### ④金城埠頭の老朽化対策課題

金城埠頭は、最初の開発工事着工（昭和 37 年・1963）以来、40 年余の歳月を経て老朽化も相当に進んでおり、老朽化対策は重要な課題である。この埠頭の相当なバースは外貿バースで、国の直轄工事で施工された。従前国の港湾施設は港湾管理者に管理移管され、その維持管理については、港湾管理者が主体となり処理されてきた経緯がある。

しかしその施設が膨大となり、国においてもその維持について積極的に乗り出す必要性を感じ、実質的な研究や、実施に至っており、今後この種維持工事が増加して、施設の良好な管理がなされるものと期待している。

これらのことに少し触れると、国土交通省港湾局においては、「地球環境への負荷を軽減する」取り組みの一環として、「ライフサイクル・コスト」に関し研究、実施に移している。研究機関として、国土技術総合研究所においても「ライフサイクル・コスト」の研究が課題として挙げられ、独立法人港湾空港技術研究所には、それをより具体化するための LCM 研究センター（ライフ・サイクル・マネジメント・研究センター）を設置して取り組んでいる。

実施に関する取り組みとして、金城埠頭について国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所が、既に東側並行棧橋部の調査に取り組み、棧橋鋼管杭についてコンクリートライ

ニング等により腐食対応工事を行っている。52・53番バースについては、引き続き同様な工事を施行し、施設の良好な維持を図る予定である。

一方港湾管理者である名古屋港管理組合も、従前から施設の維持管理を行っており、国費の導入も図り、国の取り組みとともに、貴重なストックである港湾社会資本の、出来る限りの良好な維持管理を通じて利用が促進されるものと考えている。

ともすれば新しい施設建設に目が行き勝ちであるが、これからの社会経済状況を考えると、既にある施設の良好な維持管理、所謂「ライフサイクル・マネージメント」、「ライフサイクル・アセスメント」など新しい分野への取り組みが必要不可欠と考える。

今後も金城埠頭を効率よく運用する為には、この老朽化対策は欠かせない対応課題である。

#### ⑤安井家具の商売の成立に関する研究課題

金城埠頭の東西線（第2東名神道路）の南東側に安井家具が立地している。この家具店は1,000台の大駐車場を有し、ウィークディに見てみるとほとんど駐車車両が存在しないくらいである。

このように閑散としておりながら、膨大な土地の借地料を払いかつ商売が成立する鍵はどこにあるのか、非常に興味があるところでヒヤリングや現地調査をした。立地場所は、国幹道である第2東名神の金城インターに近接しており、自動車によるアクセスには非常によい位置に存在する。商売は家具一般であるが、輸入家具も多く高価格商品が中心である。お客は若いカップルが多く、何故余りお金の自由度が少ない若いお客がそのような支出が可能であるのか不思議であった。

いろいろヒヤリングをして以下のようなことが分かった。

- ・家具を必要とするのは、結婚を目前とした若いカップルであり、必然客はそのようになる。
- ・そのようなカップルには、比較的恵まれた状況にある親が存在し、購入に際しお金のスポンサーになることが多い。
- ・この家具店の「うり」は、高価格商品で個性的な輸入家具が多く若者に人気が高い。
- ・立地条件がよく、車社会の状況下遠距離からも来店できる強みがある。また高速道路利用料を店がデスカウントサービスするようである。
- ・安井家具の本店は大須であるが、本店機能もかなりこの地に移しており、商品展示場、かつ輸送基地化（兼商品倉庫）しており、店としての存在価値が高い。

安井家具は、平成13年（2001）11月慣れ親しんだ大須の本拠地を離れ、この金城埠頭に移り「ファニチャードーム名古屋新本店」を開設している。安井家具の新時代の幕開けである。平成年代の初め（1990）、安価で家具を売るホームセンターが台頭し、既存の家具店は曲がり角になった。安井家具は広大な敷地で豊富な品揃えを誇る欧米型メガストアに活路を求めた。12,000平米の売り場にあらゆる家具を約10万点展示する「インテリアの円形劇場」を創った。軽食コーナー、託児スペースを設け、購入後の返品や交換に応じるな

ど新種のサービスを織り込み、若いカップルを中心に客の心をつかんだ。安井家具店主の安井隆豊（64・日本優良家具販売協同組合・JEFSA 理事長）氏によると「ここをホームファッションの大テーマパークにしたい。お年寄りから子供まで楽しめるような」（平成 18 年・2006・3 月 27 日中日新聞）と言っている。

このようにして、閑古鳥の鳴くような駐車場（ウィークディ）状況であっても商売が成立しているようであり、商売は多様であると感じた。名古屋港管理組合は駐車場の利用状況から、金城埠頭の完成自動車輸出車両のやりくり上、駐車場の有効活用を図るために返還を含めた交渉をしたようであるが、店主は将来も見据えて現状維持ということであったとの事で、上述の中日新聞紙上の店主のコメントを見ると、優れた経営者は将来を見据えていることを実感できた。

### 3-4 金城埠頭の明日に向かったの提言

金城埠頭の埠頭機能以外の現状は、一部を再開発して結婚式場やフットサルが設置され利用が進んでいる。また広い駐車場を有する家具店などが設置され意外とも思われる健闘をしている。また国際展示場などは従前から設置されているが、「賑わうという以前」の状況である。現在検討が進められているスイスの「フォックス・タウン」が進出すれば若干状況は変化するかもしれないが未だしの感が否めない。（中止の模様）

このような状況下、「金城埠頭の明日に向かったの提言」を纏めることはかなり難しい。特に現況は埠頭利用がかなり高い状況にあり、再開発を一層難しい状況にしている。今回他港の再開発事例（横浜・MM21、東京・竹芝、神戸・ハーバーランド、大阪・天保山）をつぶさに見てみた。

この四港の最大の特色は、再開発地区も含めて所謂臨港地区に「大規模都市機能」を並存させている点で、名古屋港との最大の違いといえる。

見学した順に述べれば、横浜港の MM21 は典型的で、この再開発地区に業務系ビル、商業系ビル、ホテル群などを中心にありとあらゆる都市機能を誘致し設置している。東京港は竹芝埠頭の再開発も業務系ビルを中心にし、周囲の倉庫、工場からの利用転換の呼び水的な働きを先駆的にしている。その流れは、お台場、有明地区に続き臨港地区というより正に都市そのものである。

神戸港のハーバーランド地区も、小規模であるが MM21 と同様であり、ポートアイランド、六甲アイランドの内部は都市機能そのものである。神戸の持つ地域的な特色から都市用地を臨海部に求めた結果である。

大阪港も、天保山地区の再開発はガーデン埠頭とやや似ているが、南港地区のコスモスケア、ポートタウンの二地域は都市機能用地として利用され機能している。大阪の他区域に用地があれば、そこでの展開が可能で、臨海部での必然性は無い。このようなことも視野に入れて名古屋港金城地区の再開発を考える必要がある。

そのように考えながらも、名古屋港「金城地区の再開発」は、名古屋の都市状況を他の

大都市と比較勘案しながら、所謂「リージョナル・アイデンティティ (Regional Identity)」地域らしさを考える必要性がある。

ともすれば、「よその家の芝がきれいに見える」ように、他港の事例が良いように感じられることが多いが、私たちは名古屋港が現在取扱貨物量日本一、貿易額日本一という実績を充分考え、今までの名古屋港の建設や運営の方向性を是認しつつ再開発を考えてみたい。

このように考える前提として、平成 18 年 5 月 19 日読売新聞朝刊は、「夢のツケ都民に」と題して、東京港（東京都）の臨海 3 セク 3 社破綻と大々的に報じているのも参考としている。東京都の副都心開発の中核を担ってきた「東京レポートセンター・TTC」、「東京臨海副都心建設」、「竹芝地域開発」の 3 社の破産で、このたび民事再生法の適用申請をした。この 3 社での負債総額は 3,800 億円と 3 セクとしては例を見ない巨額である。東京都は、これら 3 社を新会社として組織し、その他の「東京臨海熱供給」、「ゆりかもめ」、「東京ビックサイト」、「東京港埠頭公社」の 4 社とともに「臨海ホールディングス」という持ち株会社を 2007 年に設立して整理する予定であると報じている。

実際に東京の臨海副都心を見学すると、お台場あたりは若者でごった返し、極めて華やかで赤字などの実感は感じられないが、オフィスなどの集積度はまだ低いと言われている。

このほかにも、例えば大阪府の「りんくうゲートタワービル」からの運営撤退、宮崎市のリゾート施設「シーガイア」、等を見るにつけ臨海開発の難しさを実感している。

以上のような前提で、かつ市民の意見など参考に次の五点に提言を集約した。

#### ① 展望施設等

私たちが空港に行くと、飛行機を見ることに魅力を感じる。飛行機が着陸し、離陸し、ゲートに誘導される、なんでもない動きが魅力であり大人も子供も長い時間見ている飽きが来ない。同様に大きい船の接岸や離岸などを見ることにも魅力がある。このような状況を市民が見ることが出来る可能性のある唯一の場所が金城埠頭地区で、市民にこのような施設を提供する可能性を検討すべきと考える。勿論展望台のみでなく多目的なビルとし、商業系、業務系の機能を持たし集客性を高める工夫をする必要がある。

事業手法は PFI など多面的な検討をし、特にこの施設でなければという特異性を持ち、かつ集客性の高い商業施設などの誘致を検討することが必要で、施設にランドマーク的な働きを持たせる。

#### ② 安全施設

東南海、南海地震など地震エネルギー開放と蓄積の周期性を考えると、いつこの地方に大規模地震が発生してもおかしく無いといわれている。そのようなことを考えると、それに対応した「用水や、用地、緊急物資輸送、廃棄物の一時保管基地」など港湾の持つ防災ポテンシャルは非常に高いものがある。そのような見地から金城埠頭の地下等は、これらに対応した施設作りに提供できる可能性があり、今から必要とする施設について検討することを提案する。ただし名古屋市の上水道、下水道についてはかなり高い耐震性が備わっており、横浜港（横浜市）などのように飲用水を地下タンク等で用意するのではなく、「供

給用水」という形で非常時の用水を供給できるようにしている。したがって金城埠頭地区の用水については違った形での対応が必要となる。

#### ③ 下水道施設の設置

下水道施設の金城地区の現況は、自家処理を原則としている。面積約 190ha と横浜港の MM21 地区（186ha）より広い地区が自家処理では寂しい。是非環境などへの影響なども考慮し、金城地区でクローズする下水道施設でも良いので、本格的な下水道施設の普及を提案する。

#### ④ 音楽祭等

この地域の開放性や、隔離性を考慮し大規模な野外ライブなど音楽祭の開催、継続を提案する。このようなお祭り性のある音楽会を継続して開催することにより集客性を高め、市民のこの地域への関心を高める必要がある。昨年平成 17 年（2005）の実績からもこのことが証明されている。

#### ⑤ 事業の進捗等

一番難しいのが、この地区の再開発の進捗をどのようにするかである。名古屋港の取扱貨物量の推移を充分検討しながらの事業進捗となるよう提案する。

この最後の提案は、事業の提案というより、全体の進め方についての希望である。この地区は埠頭機能を有し、かつ有効に現在機能している地区であるだけに一層開発をどのように進めるかは難しい問題を内蔵するからである。

最後に当面の再開発について、いくつかの提案をしたが長い目で見た将来については、この地区は国幹道が埠頭に連絡する極めてアクセスが良いこと、名古屋駅からの鉄路が整備されたことなど、新たな展開を予感できる地区であることは間違いない。

そのようなことから港湾利用の状況をより注意深く観測し、その推移を読み、そのようなときには是非、観点を変えた大規模集客施設、例えばディズニーランド、ユニバーサルスタジオ級の施設誘致を計画検討する必要がある。

## 4. まとめ

まとめの項目は、名古屋港が開港年である明治 40 年（1907）から丁度 100 年という節目の年を迎えようとしている状況であるので、今後の 100 年を展望して、この「世紀のいくつかの特徴的」なことを揚げ、それらの事柄に関連して名古屋港の今後の在り方についての理念を述べることとする。このようなことを検討する為にいくつかの参考になる書物を熟読玩味してみた。以下その書物を掲げるが、結論はこの地域に住み、名古屋港を愛し、この地方の発展を願う立場から、他の書物からの借り物でなく「独自の知恵からの考えの発露」が正しいということが結論である。

#### 参考文献

- ・地域を元気にした港 50 港：(株) 共同通信社
- ・日本の港の歴史－その現実と課題－：小林昭夫 成文堂書店

- ・日本の大課題－国力の源泉は「港にあり」：竹村健一 太陽企画出版
- ・現代の港湾：徳田欣治：柴田悦子 税務経理協会
- ・港をつくる－流通産業から都市施設へ－：竹内良夫 新潮選書 新潮社
- ・港からの発想：新井洋一 新潮選書 新潮社

さて今後の100年ということ展望して、「名古屋港のあり方についての理念」を述べることは本来学者の世界であり、私たち一市民からは遠い役割であるが、あえて市民の立場から種々考え以下にその概念を述べる。

#### 4-1 21世紀社会の特徴

21世紀社会の特徴とは何であろうか。沢山の特徴が挙げられるだろうが、我が国の国情と関連して主要な三点に絞ると以下の三点と判断できる。

- ・我が国の少子高齢化と人口減少

我が国の人口は、一部で増加が予測されている地域もあるが、全国的には平成17年～平成18年（2005～2006）をピークに減少が予想されており、その「人口構造の変化」は我が国の社会活動全般に大きなインパクトを与えられている。

- ・地球温暖化や地球環境問題

国際的な社会経済活動の飛躍が、発展途上国間にも広がり資源やエネルギーの大量消費が続いている。その結果、大気中の二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）等の温室効果ガス濃度が増加し「地球温暖化」現象が起これ、港湾に関連しては海面上昇などの影響が憂慮されている。

- ・世界的な人口爆発

我が国の少子化に伴う人口減少とは異なり、世界的には人口爆発が予想されており、水や食糧の地域的な不足や、貧困の拡大とそれに伴う南北問題、ひいてはテロの惹起などの問題が憂慮されている。

これら一つ一つの問題について検討し、この問題が名古屋港とどのように結びついていくのかについても検討研究してみたい。

##### 4-1-1 我が国の少子化に伴う人口減少問題

この問題ほど「人口に膾炙」されて久しい問題は無いくらいである。2006年版の国立社会保障・人口問題研究所編集、財団法人厚生統計協会発行の資料からこの問題に焦点を当ててみると以下のようなになる。

表-21 我が国の総人口、人口増加（減少）将来推計：2000～2050

| 年次   | 総数（1000人） | 男（1000人） | 女（1000人） |
|------|-----------|----------|----------|
| 2000 | 126,926   | 62,111   | 64,815   |
| 2001 | 127,183   | 62,192   | 64,990   |
| 2002 | 127,377   | 62,245   | 65,132   |

|      |         |        |        |
|------|---------|--------|--------|
| 2003 | 127,524 | 62,275 | 65,249 |
| 2004 | 127,635 | 62,287 | 65,348 |
| 2005 | 127,708 | 62,279 | 65,429 |
| 2006 | 127,741 | 62,251 | 65,490 |
| 2007 | 127,733 | 62,202 | 65,531 |
| 2008 | 127,686 | 62,132 | 65,554 |
| 2009 | 127,599 | 62,042 | 65,557 |
| 2010 | 127,473 | 61,932 | 65,541 |
| 2011 | 127,309 | 61,803 | 65,507 |
| 2012 | 127,107 | 61,653 | 65,454 |
| 2013 | 126,865 | 61,484 | 65,382 |
| 2014 | 126,585 | 61,294 | 65,291 |
| 2015 | 126,266 | 61,086 | 65,180 |
| 2016 | 125,909 | 60,858 | 65,051 |
| 2017 | 125,513 | 60,611 | 64,902 |
| 2018 | 125,080 | 60,346 | 64,733 |
| 2019 | 124,611 | 60,064 | 64,546 |
| 2020 | 124,107 | 59,766 | 64,341 |
| 2021 | 123,570 | 59,452 | 64,118 |
| 2022 | 123,002 | 59,124 | 63,878 |
| 2023 | 122,406 | 58,783 | 63,623 |
| 2024 | 121,784 | 58,431 | 63,353 |
| 2025 | 121,136 | 58,068 | 63,069 |
| 2026 | 120,466 | 57,695 | 62,771 |
| 2027 | 119,773 | 57,313 | 62,460 |
| 2028 | 119,061 | 56,923 | 62,138 |
| 2029 | 118,329 | 56,525 | 61,804 |
| 2030 | 117,580 | 56,121 | 61,459 |
| 2031 | 116,813 | 55,711 | 61,103 |
| 2032 | 116,032 | 55,295 | 60,737 |
| 2033 | 115,235 | 54,875 | 60,361 |
| 2034 | 114,425 | 54,450 | 59,975 |
| 2035 | 113,602 | 54,022 | 59,580 |
| 2036 | 112,768 | 53,591 | 59,177 |
| 2037 | 111,923 | 53,158 | 58,765 |

|      |         |        |        |
|------|---------|--------|--------|
| 2038 | 111,068 | 52,723 | 58,345 |
| 2039 | 110,207 | 52,287 | 57,919 |
| 2040 | 109,338 | 51,851 | 57,487 |
| 2045 | 104,960 | 49,687 | 55,277 |
| 2050 | 100,593 | 47,526 | 53,068 |

(出典・国立社会保障・人口問題研究所)

この将来の推計は、中位推計値で他の資料のなかには、もっと下位の推計値もある。この値をそのまま推計すると 2100 年には、大よそ 6,000 万人程度となるとしている。

この人口減少は少子化現象が主原因で、その理由は以下のものである。

- ・晩婚化に伴う年齢階級別出生率の低下（昭和 25 年代・1950 は 25 歳～29 歳ピーク、平成 10 年代・2000 は 30 歳～34 歳ピーク）すなわち高年齢出産による少子化

- ・合計出生率の低下（平成 16 年・2004 は 1.29）合計特殊出生率とも言われているが、一人の女性が生涯何人の子供を出生するかという数字で、この数字が 2 以上で無いと人口の減少となるが、我が国でこの数字が 2 前後となるのが、昭和 35 年（1960）で、完全に 2 を切るのが昭和 50 年（1975）である。この原因についてもいろいろ言われており、女性の社会進出の顕在化、子育ての環境悪化（核家族化、教育費の高額化等）などが挙げられている。

- ・非婚化現象、一般的に結婚により子供が出生するが、非婚化による少子化の影響もかなり大きく昭和 45 年（1970）代に、婚姻率（人口 1,000 人当たりの婚姻数）は 10 前後で昭和 46 年（1971）は 10.5 を記録した。その後減少に転じており平成 16 年（2004）には、5.7 と半減している。

#### 4-1-2 地球環境問題

地球の環境問題を考えるとき、最も影響が大きいのが「二酸化炭素」(CO<sub>2</sub>) など温室効果ガスの増加といわれている。この「温室効果」とは太陽で温められた地球の放射する熱の一部を、大気中の二酸化炭素が吸収し暖める効果のことで、二酸化炭素の増加と森林などの吸収源の減少とが相俟って地球温暖化が進んでいる。

二酸化炭素の排出量のグローバルな現況及び推移を示すと以下のようである。

表-22 二酸化炭素排出量の現況及び推移（単位 100 万トン）

| 国別及び年推移 | 1980   | 1985   | 1990   | 1995   | 2000   |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 世界      | 18,123 | 18,844 | 20,664 | 21,459 | 23,006 |
| アジア     |        |        |        |        |        |
| 日本      | 913    | 894    | 1,075  | 1,150  | 1,168  |
| 韓国      | 125    | 157    | 237    | 361    | 440    |

|              |       |       |       |       |       |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 中国           | 1,509 | 1,872 | 2,463 | 3,059 | 3,209 |
| トルコ          | 73    | 100   | 138   | 157   | 205   |
| <b>北アメリカ</b> |       |       |       |       |       |
| アメリカ合衆国      | 4,765 | 4,613 | 4,852 | 5,138 | 5,699 |
| カナダ          | 429   | 400   | 421   | 452   | 516   |
| メキシコ         | 244   | 269   | 297   | 314   | 360   |
| <b>ヨーロッパ</b> |       |       |       |       |       |
| アイスランド       | 2     | 2     | 2     | 2     | 2     |
| アイルランド       | 26    | 27    | 32    | 34    | 40    |
| イギリス         | 584   | 560   | 569   | 543   | 542   |
| イタリア         | 370   | 357   | 397   | 412   | 427   |
| オーストラリア      | 58    | 56    | 59    | 61    | 64    |
| オランダ         | 154   | 146   | 156   | 169   | 172   |
| ギリシャ         | 45    | 56    | 69    | 72    | 85    |
| スイス          | 40    | 40    | 43    | 40    | 41    |
| スウェーデン       | 69    | 59    | 48    | 51    | 46    |
| スペイン         | 192   | 187   | 212   | 240   | 286   |
| スロバキア        | 63    | 62    | 55    | 41    | 35    |
| チェコ          | 165   | 169   | 150   | 123   | 122   |
| デンマーク        | 61    | 60    | 49    | 57    | 50    |
| ドイツ          | 1,077 | 1,023 | 971   | 875   | 840   |
| ノルウェー        | 29    | 27    | 29    | 32    | 36    |
| ハンガリー        | 81    | 79    | 68    | 59    | 55    |
| フィンランド       | 59    | 52    | 53    | 55    | 55    |
| フランス         | 472   | 374   | 364   | 344   | 355   |
| ベルギー         | 126   | 104   | 107   | 115   | 121   |
| ポーランド        | 439   | 441   | 352   | 340   | 295   |
| ポルトガル        | 25    | 25    | 40    | 49    | 60    |
| ルクセンブルグ      | 12    | 10    | 10    | 8     | 8     |
| ロシア          |       |       | 2131  | 1,586 | 1,521 |
| <b>オセアニア</b> |       |       |       |       |       |
| オーストラリア      | 212   | 221   | 261   | 278   | 328   |
| ニュージーランド     | 17    | 22    | 23    | 28    | 32    |
| 旧ソビエト        | 3,234 | 3,440 | 3,544 | 2,493 | 2,257 |

(出典・Organisation for Economic Co-Operation and Development、OECD)

この表から、二酸化炭素の世界の排出量は、1980年から2000年間の20年間に約30%の上昇が見られる。我が国の上昇率も世界の上昇率とほぼ同様である。一方環境先進国といわれるヨーロッパにおいては各国まちまちではあるが、代表的なドイツ、イギリス、フランスでは三国とも排出量を低下させ、特に我が国と1980年に良く似た数字のドイツは2000年に我が国とは逆に約30%低下させており、環境面で学ぶことが多いといえる。京都議定書（平成9年・1997の12月に京都で開催された「気候変動枠組条約第3回条約国会議・COP3」）を批准していないアメリカは一人当たりの排出量も多くこの問題への対応が注目されている。表-22は国の排出量であるが大気汚染物質の一人当たりの排出量についても見てみると表-23のようになる。

表-23 一人当たりの国別大気汚染物質の排出量（平成14年・2002）単位：Kg

| 国別（地域）       | 硫黄酸化物 | 窒素酸化物 | 一酸化炭素 | 非メタン炭化水素 |
|--------------|-------|-------|-------|----------|
| <b>アジア</b>   |       |       |       |          |
| 日本           | 6.7   | 15.8  | 27.1  | 13.8     |
| 韓国           |       |       |       | 37.4     |
| 中国           | 17.0  |       |       |          |
| トルコ          | 31.3  | 14.1  | 56.1  | 10.8     |
| <b>北アメリカ</b> |       |       |       |          |
| アメリカ合衆国      | 48.0  | 65.3  | 303.4 | 49.6     |
| カナダ          | 76.3  | 78.4  | 311.2 | 83.4     |
| メキシコ         |       |       |       |          |
| <b>ヨーロッパ</b> |       |       |       |          |
| アイスランド       | 35.0  | 90.5  | 77.5  | 26.7     |
| アイルランド       | 24.5  | 31.0  | 64.0  | 19.8     |
| イギリス         | 16.6  | 26.3  | 53.7  | 19.7     |
| イタリア         | 11.5  | 21.8  | 77.2  | 23.1     |
| オーストリア       | 4.5   | 24.8  | 100.8 | 23.7     |
| オランダ         | 5.3   | 26.6  | 40.7  | 15.1     |
| ギリシャ         | 46.2  | 28.9  | 106.0 | 24.3     |
| スイス          | 2.6   | 12.4  | 52.6  | 19.1     |
| スウェーデン       | 6.5   | 27.1  | 85.9  | 33.1     |
| スペイン         | 37.4  | 34.8  | 66.4  | 28.0     |

|              |       |      |       |      |
|--------------|-------|------|-------|------|
| スロバキア        | 19.0  | 19.0 | 55.2  | 16.2 |
| チェコ          | 23.2  | 31.2 | 53.5  | 19.9 |
| デンマーク        | 4.5   | 35.5 | 107.1 | 22.8 |
| ドイツ          | 7.4   | 17.2 | 52.3  | 17.9 |
| ノルウェー        | 4.9   | 46.9 | 116.7 | 76.0 |
| ハンガリー        | 35.3  | 17.7 | 61.0  | 15.3 |
| フィンランド       | 16.4  | 40.5 | 113.8 | 29.0 |
| フランス         | 9.0   | 22.7 | 98.9  | 23.7 |
| ベルギー         | 14.7  | 28.1 | 99.1  | 20.9 |
| ポーランド        | 38.1  | 20.8 | 89.2  | 14.9 |
| ポルトガル        | 28.4  | 27.8 | 70.1  | 29.6 |
| ルクセンブルグ      | 6.8   | 38.3 | 110.3 | 23.7 |
| <b>オセアニア</b> |       |      |       |      |
| オーストラリア      | 142.6 | 86.0 | 249.1 | 52.6 |
| ニュージーランド     | 17.2  | 51.8 | 176.7 | 44.0 |

(出典・表-22 と同様)

この表の空欄は記録が無いものであるが、国別でも最大の排出国であり、個人でも最大の排出量を排出しているアメリカ合衆国が京都議定書の「非批准国」であることに非難が集まっている。環境問題は 21 世紀最大の関心事のひとつで、1 国 1 国がこの問題に取り組む必要がある。我が国は 1990 年を基準として「二酸化炭素量」を 6 %削減しなければならないが、かなり道は険しく特に家庭より排出される量の削減策が求められている。

(産業は少しずつ低下している) すなわち「もったいない」の思想を大切にする必要がある。地球温暖化の問題で港湾とかかわりのある最大のことは、海面上昇で今世紀「数十センチ」の上昇があるといわれている。また台風の発生頻度は 30%程度減少すると推測されているが、反面風速が増加するとされており、台風高潮の水位上昇が憂慮され、今後この面で注意深い予測を必要としている。(気象庁)

#### 4-1-3 世界的な人口爆発

我が国を始めとして、アジアでも隣国韓国、あるいはシンガポールなども少子化が進み人口減少の将来予測が見られる。

しかし世界的には、平成 17 年 (2005) 約 65 億人といわれている世界人口は 2050 年に 90 億人に達するといわれている。特に先進地域 (ヨーロッパ、北部アメリカ、日本、オーストラリア及びニュージーランド) の人口が平成 17 年 (2005) の 12 億 1 千万人が 2050 年に 12 億 4 千万人とほとんど増加しないのに比し、発展途上国においては平成 17 年 (2005) の 5 2 億 5 千万人が 2050 年に 78 億 4 千万人と実に 50%近い増加であり、水や食糧の不足

に伴う地域間対立、エネルギーの枯渇や南北問題、ひいてはテロの発生など深刻な問題を内蔵している。

世界の主要地域別の人口推移を表-24 に示す。

表-24 世界の主要地域別人口推移（1950～2050）単位：千人

| 地域・年代        | 1950             | 1975             | 2000             | 2025             | 2050             |
|--------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>世界</b>    | <b>2,519,470</b> | <b>4,073,740</b> | <b>6,085,572</b> | <b>7,905,239</b> | <b>9,075,903</b> |
| 先進地域         | 812,772          | 1,047,196        | 1,193,354        | 1,248,954        | 1,236,200        |
| 発展途上国        | 1,706,698        | 3,026,543        | 4,892,218        | 6,656,285        | 7,839,702        |
| <b>アフリカ</b>  | <b>224,068</b>   | <b>415,824</b>   | <b>812,466</b>   | <b>1,344,491</b> | <b>1,936,952</b> |
| 東部アフリカ       | 64,986           | 125,811          | 255,681          | 447,683          | 678,716          |
| 中部アフリカ       | 26,332           | 46,987           | 96,040           | 184,332          | 303,349          |
| 北部アフリカ       | 53,302           | 97,863           | 175,051          | 255,959          | 311,893          |
| 南部アフリカ       | 15,624           | 29,302           | 52,069           | 55,136           | 56,004           |
| 西部アフリカ       | 63,823           | 115,861          | 233,624          | 401,381          | 586,989          |
| <b>ラテン</b>   | <b>167,321</b>   | <b>322,449</b>   | <b>522,929</b>   | <b>696,541</b>   | <b>782,903</b>   |
| カリブ海         | 17,027           | 27,121           | 37,456           | 44,663           | 46,438           |
| 中央アメリカ       | 37,299           | 79,155           | 136,039          | 185,678          | 209,557          |
| 南アメリカ        | 112,995          | 216,173          | 349,434          | 466,200          | 526,907          |
| 北部アメリカ       | 171,615          | 243,417          | 314,968          | 388,032          | 437,950          |
| <b>アジア</b>   | <b>1,396,254</b> | <b>2,395,218</b> | <b>3,675,799</b> | <b>4,728,131</b> | <b>5,217,202</b> |
| 東部アジア        | 670,985          | 1,096,726        | 1,479,233        | 1,651,971        | 1,586,704        |
| 南部・中央〃       | 496,092          | 876,102          | 1,484,624        | 2,098,694        | 2,495,028        |
| 南東部アジア       | 178,073          | 321,293          | 518,867          | 678,347          | 752,254          |
| 西部アジア        | 51,104           | 101,097          | 193,075          | 299,119          | 383,216          |
| <b>ヨーロッパ</b> | <b>547,405</b>   | <b>675,548</b>   | <b>728,463</b>   | <b>707,235</b>   | <b>653,323</b>   |
| 東部〃          | 220,199          | 285,700          | 304,636          | 267,149          | 223,539          |
| 北部〃          | 77,293           | 88,211           | 94,157           | 101,674          | 105,602          |
| 南部〃          | 108,996          | 132,472          | 146,081          | 148,866          | 138,716          |
| 西部〃          | 140,916          | 169,165          | 183,589          | 189,546          | 185,467          |
| <b>オセアニア</b> | <b>12,807</b>    | <b>21,284</b>    | <b>30,949</b>    | <b>40,809</b>    | <b>47,572</b>    |

出典・UN（国連）World Population Prospects : The 2004 Revision（中位推計）

先進国地域でも、アジアの日本を始めとして韓国などは顕著な人口減少地域であり、東欧諸国も同様である。発展途上国の中でも南部アフリカをのぞくアフリカはまさに人口爆

発地域であり将来の貧困や食糧不足が憂慮される地域である。

2050年には中国を凌駕してインドが世界一の人口国家になる予定である。今後の100年ということを考えているので長期の人口推計を示すと表-25のようである。

表-25 世界の主要地域別長期推計人口 2000年～2300年 単位：100万人

| 地域・年代   | 2000    | 2100    | 2200    | 2300    |
|---------|---------|---------|---------|---------|
| 世界      | 6,071   | 9,064   | 8,499   | 8,972   |
| アフリカ    | 795.7   | 2,254.3 | 2,008.2 | 2,112.7 |
| アジア     | 3,679.7 | 5,019.2 | 4,681.7 | 4,943.2 |
| ヨーロッパ   | 728.0   | 538.4   | 573.7   | 611.3   |
| ラテンアメリカ | 520.2   | 732.5   | 680.8   | 722.7   |
| 北アメリカ   | 315.9   | 473.6   | 508.8   | 534.1   |
| オセアニア   | 31.0    | 46.1    | 45.5    | 48.1    |

出典・UN（国連）World Population to 2300（2004、p22 Table2）中位シナリオによる。

この表のオリジナルはさらに詳細で、オリジナルを眺めると、おおよそ2100年をピークにその後ほぼその人口を保持するようであるが、それにしても現在の人口の約15倍の人口を地球が維持していく必要があり、水、エネルギー、食糧など問題が山積している。

#### 4-2 この地方の人口推移や産業の特色と21世紀

名古屋港の21世紀を考える上でもっとも関連があるのは、4-1で考えた「21世紀社会の特徴」であるし、これらを受けたこの地方の経済社会状況、特に人口推移や産業のあり方に関わってくる。これらのことを考える上でこの地方の人口動向を始め、産業動向などを検討することとする。

##### 4-2-1 この地方の人口動向と労働力

この地方の中心県である愛知県の人口動向を表示すると表-26のようになる。

表-26 愛知県の人口動向 2000～2030 出典・国立社会保障・人口問題研究所  
「都道府県別将来推計人口より」単位：1000人

| 地域・年代別 | 2000  | 2010  | 2020  | 2030  |
|--------|-------|-------|-------|-------|
| 愛知県    | 7,043 | 7,205 | 7,114 | 6,834 |

上表は2030年まで推計されているが、我が国の人口動向と同じ推計方法で愛知県の人口推計に当てはめると、2050年には6,500千人ほどとなる。

愛知県の人口は、全国平均の人口減少動向とは明らかに異なり、減少の度合いが小さく、その動向をみると（年平均人口増加率％）出典・表-26と同様

- ・ 2000～2005 全国 0.12 愛知県 0.33
- ・ 2010～2015 全国 -0.19 愛知県 -0.05
- ・ 2020～2025 全国 -0.48 愛知県 -0.35

以上のように、全国の平均値に比較すると人口減少の度合いが小さい。この現象は東京、大阪など大都市でも同様で「就職条件や雇用機会などの魅力、都市の持つ魅力」などと合俟っているものと判断できる。

長い期間で眺めると、少子化に伴う「世代間負担の不公平除去、労働力保持要請、社会保障費増加阻止、技術力保持要請、体力向上」などもあり雇用年月の長期化が図られ、この地方の労働力不足が顕著になるとは判断しにくい。またその他の条件として豊田市等にその特色が高いが、労働力不足解除の方法として「日系ブラジル人」の雇用などこれからもその頻度が高まるものと考えられる。

この動向を探る為に、外国人の在留状況を表-27に示し、外国人雇用の動向を掲げる。

表-27 国籍別登録外国人数 昭和61年(1986) -平成16年(2004)

| 国籍・年代        | 1986           | %           | 2004             | %           |
|--------------|----------------|-------------|------------------|-------------|
| <b>総数</b>    | <b>867,237</b> | <b>100</b>  | <b>1,973,747</b> | <b>100</b>  |
| <b>アジア</b>   | <b>802,909</b> | <b>92.6</b> | <b>1,564,360</b> | <b>74.2</b> |
| 韓国・朝鮮        | 677,959        | 78.2        | 607,419          | 30.8        |
| 中国           | 84,397         | 9.7         | 487,570          | 24.7        |
| フィリピン        | 18,897         | 2.2         | 199,394          | 10.1        |
| タイ           | 2,981          | 0.3         | 36,347           | 1.8         |
| ベトナム         | 4,388          | 0.5         | 26,018           | 1.3         |
| マレーシア        | 2,182          | 0.3         | 8,402            | 0.4         |
| インド          | 2,601          | 0.3         | 15,480           | 0.8         |
| バングラデシュ      | 1,839          | 0.2         | 23,890           | 1.2         |
| パキスタン        | 1,244          | 0.1         | 8,610            | 0.4         |
| <b>北アメリカ</b> | <b>34,235</b>  | <b>3.9</b>  | <b>64,471</b>    | <b>3.3</b>  |
| アメリカ合衆国      | 30,695         | 3.5         | 48,844           | 2.5         |
| カナダ          | 2,685          | 0.3         | 12,110           | 0.6         |
| <b>南アメリカ</b> | <b>3,961</b>   | <b>0.5</b>  | <b>358,211</b>   | <b>18.1</b> |
| <b>ヨーロッパ</b> | <b>20,500</b>  | <b>2.4</b>  | <b>58,429</b>    | <b>3.0</b>  |
| イギリス         | 7,426          | 0.9         | 18,082           | 0.9         |
| ドイツ          | 3,281          | 0.4         | 5,025            | 0.3         |
| フランス         | 2,494          | 0.3         | 6,957            | 0.4         |
| <b>その他</b>   | <b>5,632</b>   | <b>0.6</b>  | <b>28,276</b>    | <b>1.4</b>  |
| オーストラリア      | 2,058          | 0.2         | 11,704           | 0.6         |

出典・法務省「在留外国人統計」

この表より、20年間の顕著な変化として、在留外国人が2.3倍に増加しており、特に経済的な結びつきが顕著な中国の増加が目立つ。その他として南アメリカ主としてブラジルからの移永住であるが、存在率の伸び倍率（0.5%→18.1%）としては、36倍を示し驚くほど増加している。

反面従来圧倒的な存在であった韓国・朝鮮が割合としては半減している。

#### 4-2-2 この地方の産業の特色

この地方の産業の一番特色的なことは、世界的に競争力の高い自動車産業の集積地であるということである。この特色を表で示すと表-28のようになる。

表-28 3大都市圏の製造出荷額比率比較（平成15年・2003）単位（比）：%

| 項目・圏域   | 全国（10億円） | 名古屋圏全国比 | 東京圏全国比 | 大阪圏全国比 |
|---------|----------|---------|--------|--------|
| 合計      | 273,734  | 17.6    | 19.7   | 12.6   |
| 軽工業素材型  | 52,578   | 10.9    | 15.3   | 12.7   |
| 軽工業加工型  | 29,578   | 14.2    | 24.7   | 15.6   |
| 重工業素材型  | 50,779   | 10.9    | 25.3   | 14.5   |
| 重工業加工型  | 140,799  | 23.1    | 18.4   | 11.3   |
| ※1 輸送機器 | 49,887   | ※2 41.1 | 16.9   | 4.5    |

出典・経済産業省「工業統計表」

上表の名古屋圏（愛知県、三重県、岐阜県）、東京圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）、大阪圏（大阪府、京都府、兵庫県、奈良県）

※1 重工業加工型の内数額、※2 輸送機器出荷額の比率

この表から一目瞭然で、この地方が如何に自動車産業に特化しているかが良く分かる。この傾向はこれからも続くものと考えられるが、自動車産業の将来性についても考えてみる。自動車が歴史上初めて現れるのは、ジェームス・ワット（イギリス）の蒸気機関車と言われ明和2年（1865）である。

その後、明治18年（1885）ゴットブリー・ダイムラーとカール・ベンツ（ともにドイツ）が時を同じくガソリン・エンジン車を発表しており、その後の大衆化はヘンリー・フォード（アメリカ）による明治41年（1908）のT型フォードの発売で、当時2,000ドルしていた他のガソリン車に比較し、800ドルという破格の安さで登場し、たちまち人気を博し1,500万台の売り上げを上げたといわれている。1,500万というのは当時のアメリカの馬車の数と一緒に如何に良く売れたかである。

T型フォードの発売から約100年、車の持つ魅力はますます増加しているが、「車の持つ魅力」とは何であろうか。車の魅力は「空間と時間と機械」を支配することにあると言わ

れている。すなわち他と隔離された「自分の空間の確保」、移送時間の短縮と「時間の支配」、ほかではなかなか体験できない「機械を支配する楽しさ」などである。

この傾向は、自分を取り戻す必要性が特に要求されている現代社会においてますます高まり、車の将来性は今までの 100 年以上に高いと考えられる。

自動車産業のもうひとつの特徴は、「生産誘発効果」の高いことである。製造業の生産はさまざまな原材料や部品、エネルギーなどを投入して生産される。その部品やエネルギー等の生産には他の別の原材料や部品、エネルギーを必要とし、一つの製品の生産が次々と新たな生産活動を誘発し、その効果が産業全体に及んでいくが、自動車産業はこの生産誘発効果が極めて高く（産業連関表の列和により求められる）乗用車で 3.1 と計算されている。そのほかに高い産業としてその他の自動車 2.65、鉄鋼 2.58、合成樹脂 2.35 など製造業は全体として 2 を超えている。（出典・経済産業省・経済産業政策局・調査統計部）このような事柄から、この地方の自動車産業は、この地方全体の経済社会の地位を高め住民の生活水準を高めている。

このことを物語るもうひとつの指標として、「有効求人倍率」がある。有効求人倍率は働きたい人 1 人に対して、どれだけの数の求人があるかという数字で、この数字が高いと職業の選択性の幅も広がり、就職の可能性も高くなるもので日本経済新聞最新資料（平成 18 年・2006・7 月）によると、全国一は愛知県で 1.92、全国最低は青森県の 0.44 である。このような数字からもこの地方の経済社会の優位性が示されている。

#### 4-3 地域住民の名古屋港への期待、要望等

既に私たちは、昨年「みなとまちづくり」に関連して地域住民にヒヤリングを行いその結果等を参考に、この研究の「ガーデン埠頭、金城埠頭のみなとまちづくりの提案」に生かしてきた。同じようなことを将来の「名古屋港に対する期待や要望」という形で行いたいと考えている。ただ昨年（平成 17 年 10 月 12 日付け）名古屋港管理組合では、「名古屋港の将来に関するアンケート調査」ということで同じような調査を行っており、このことも参考に私たちのヒヤリングを行いたいと考えており、昨年名古屋港管理組合の行った調査について紹介をしたい。出典・名古屋港管理組合・企画調整室基本構想担当

調査は、名古屋港に関する物流、環境、防災、観光など多方面にわたっており以下設問について紹介をする。

##### 4-3-1 名古屋港管理組合の名古屋港の将来に関するアンケート調査

「名古屋港への来訪経験について」

問 1 あなたは、過去 1 年間に何回くらい名古屋港を訪れましたか。当てはまるものをひとつだけ選び○印をつけてください。

1. 一度もない → 2 ページ問 3 にお進みください
2. 1 回

3. 2～3回
4. 4～5回
5. 6回以上（具体的に 回）

問2 過去1年間に名古屋港を訪れたことがある方におうかがいします。

名古屋港を訪れた理由はなんですか。当てはまるもの全てに○印をつけてください。

1. 飲食
2. ショッピング
3. 水族館やイタリア村などの観光
4. 仕事
5. 釣りやヨットなどのマリンスポーツ
6. 船や港の景色を楽しむ
7. ゴルフ・テニスなど港のスポーツ施設の利用
8. のんびりするため
9. その他（具体的に

問3 全ての方におうかがいします。あなたは、いままでに以下の場所を訪れたり、利用したことがありますか。あてはまるもの全てに○印をつけて下さい。

- |                      |                  |
|----------------------|------------------|
| 1. ポートメッセなごや         | 2. 名古屋港イタリア村     |
| 3. 名古屋港ポートビル         | 4. シートレインランド     |
| 5. 名古屋港水族館           | 6. 南極観測船ふじ       |
| 7. 名古屋港海づり公園         | 8. 名古屋港サイクリングロード |
| 9. 名古屋港ゴルフ倶楽部（富浜コース） | 10. 名港シーサイドグリーン  |
| 11. 新舞子マリンパーク（人工海浜等） | 12. ブルーボネット      |
| 13. 宮の渡し公園           | 14. 中川運河（松重閘門など） |
| 15. みなとめぐり遊覧船        | 16. 海の記念日名古屋みなと祭 |
| 17. スターライトレビュー       |                  |
| 18. その他具体的に（         |                  |

問4 あなたが、今後、行ってみたいと思うもの全てに○印をつけてください。

設問の項目は、問3とまったく同様

「名古屋港のイメージについて」

問5 あなたは名古屋港に対してどのようなイメージをお持ちですか。最も当てはまると思う番号に、それぞれひとつずつ○印をつけてください。

|     |   |   |   |   |   |       |
|-----|---|---|---|---|---|-------|
| 力強い | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 力強くない |
| 広大な | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 広大でない |
| 近い  | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 近くない  |
| 安全な | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 安全でない |

|         |   |   |   |   |   |           |
|---------|---|---|---|---|---|-----------|
| にぎわいのある | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | にぎわいのない   |
| 親しみやすい  | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 親しみやしくない  |
| あたたかい   | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | あたたかくない   |
| 楽しい     | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 楽しくない     |
| うるおいのある | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | うるおいのない   |
| 気持ちの良い  | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 気持ちよくない   |
| 緑豊かな    | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 緑豊かではない   |
| 環境にやさしい | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 環境にやさしくない |
| ロマンのある  | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | ロマンのない    |
| 歴史性のある  | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 歴史性のない    |
| 先進性のある  | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 先進性のない    |
| 発展性のある  | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 発展性のない    |
| 活力ある    | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 活力のない     |

「名古屋港のことについて」

問6 名古屋港は、貿易額と取り扱う貨物量が日本一番です。このように、名古屋港は日本の中でも重要で大規模な港のひとつであることを知っていましたか。当てはまるものをひとつだけ選び○印をつけてください。

1. よく知っていた
2. ある程度知っていた
3. あまり知らなかった
4. まったく知らなかった

問7 私たちの身のまわりの多くのものが、世界各国から輸入されており、そのほとんどが船で運ばれています。名古屋港では、原料や、食料品などの生活用品が輸入され、主に中部地域で消費されています。このように名古屋港はわたしたちの生活を支えている港であることを知っていましたか、当てはまるものをひとつだけ選び○印をつけてください。

1. よく知っていた
2. ある程度知っていた
3. あまり知らなかった
4. まったく知らなかった

問8 名古屋港からの輸出貨物は、中部地域の主要産業である自動車やその部品が6割以上を占めています。このように、名古屋港は中部地域の産業を支える港であることを知っていましたか。当てはまるものをひとつだけ選び○印をつけてください。

1. よく知っていた
2. ある程度知っていた

3. あまり知らなかった
4. まったく知らなかった

問9 名古屋港は、伊勢湾台風のと、高潮防波堤などの整備により、防災対策につとめているほか、台風や地震などの災害に備え、さまざまな取り組みを進めています。このように名古屋港は、わたしたちの生活を守る港であることを知っていましたか。当てはまるものをひとつだけ選び○印をつけて下さい。

1. よく知っていた
2. ある程度知っていた
3. あまり知らなかった
4. まったく知らなかった

問10 名古屋港では、水質浄化施設により運河の水をきれいにしたり、新舞子マリンパークで人工海浜を整備し、野生のアカウミガメの産卵が観察されるなど、環境と共生する港湾を目指した取り組みが進められています。

このように名古屋港は、環境に配慮し、豊かな環境を創り出すことに貢献する港であることを知っていましたか。当てはまるものをひとつだけ選び○印をつけてください。

1. よく知っていた
2. ある程度知っていた
3. あまり知らなかった
4. まったく知らなかった

問11 今後、名古屋港のことを、もっと知りたい場合、どのようなことに興味がありますか。当てはまるもの全てに○印をつけてください。

1. たくさんの船がいるところを見たり、船の種類を知ったりする
2. 多くの貨物が運ばれる様子やそのための大型機械などを見る
3. 名古屋港が発展してきた歴史を、実際に工場や港を見ながら知る
4. 物流や人の移動、防災、環境など名古屋港の様々な役割を知る
5. 環境へ配慮した施設や、人工海浜など環境への取り組みを知る
6. その他（具体的に
7. 興味がない

「名古屋港により親しむために期待すること」

問12 名古屋港では、名古屋港水族館、海づり公園、人工海浜、サイクリングロードなど、海や港に親しみ、楽しむための整備がされています。

今後、名古屋港が、より親しみがあり、人々でにぎわう港となるために、どのような取り組みをすると良いと思いますか。当てはまるものを3つまで選び○印をつけてください。

1. 港の景色や海からみた街の様子などを楽しめるようにする
2. 海と触れあえるようにする
3. 飲食を楽しめるようにする
4. 名古屋港の歴史や、港の文化を楽しめるようにする
5. スポーツを楽しめるようにする
6. 公園など緑を楽しめるようにする
7. 野鳥の観察などの自然を楽しめるようにする
8. 交通条件をよくする
9. 人々が住めるようにする
10. その他（具体的に

問 13 名古屋港に人々が親しむための具体的なアイデアや、あなたが好きな名古屋港の場所、名古屋港の思い出、あなたがお勧めの名古屋港の楽しみ方など、あなたと名古屋港について、ご自由にご記入ください。

「名古屋港が環境に先進的な港であるために期待すること」

問 14 名古屋港が、環境に対して先進的な港であるために、どのような取り組みをすると良いと思いますか。当てはまるものを3つまで選び○印をつけてください。

1. 船という環境負荷の小さい貨物輸送の港としての機能を高める
2. 港湾の施設や設備について、環境負荷が小さくなる取り組みを進める
3. 干潟など、現在ある自然資源を生かして、海の自然を守る港とする
4. 伊勢湾の海水浄化やゴミ・油の回収、干潟造成など環境を改善し創る港とする
5. 人々が海に親しみ環境について学べる場にする
6. 廃棄物処理施設など、名古屋港周辺の地域の環境改善のための場所とする
7. 循環型（リサイクル）社会構築へ貢献する港とする
8. その他（具体的に

「将来の名古屋港に期待すること」

問 15 名古屋港が、将来、どういう港であって欲しいと思いますか。当てはまるものを3つまで選んで○印をつけてください。

1. 海と陸・空を結ぶ物流の結節点として国際的に競争力のある港
2. エネルギー産業や自動車産業をはじめとする産業を支援する港
3. 観光船や海釣りなどマリレジャーの充実した港
4. 水族館や遊園地、レストランなどレジャーを楽しむ港
5. 国際会議場など人・もの・情報が行き交う港
6. 干潟など、貴重な自然資源を豊富に有し守り、創る港
7. “みなとまち”として人々が住み、憩い、働く港

- 8. 台風や地震など災害から街を守り、防災拠点として大きな役割を持つ港
- 9. その他（具体的に

「名古屋港の計画づくりへの参画」

問 16 名古屋港では、今後、約 20 年先を目標とする長期計画（名古屋港基本構想）を策定し、民間、住民、行政が連携して、より良い名古屋港づくりを推進して生きたいと考えています。これらの取り組みについて、あなたはどのように思いますか。当てはまるもの全てに○印を付けてください。

- 1. 名古屋港の将来について、アンケート等で意見を述べたい
- 2. 長期計画の説明会などがあれば参加して詳しく知りたい
- 3. 長期計画案が示されれば、それに対する意見を述べてみたい
- 4. 名古屋港の将来についての講演会など、有識者が名古屋港の将来を語る場があれば、参加して意見を聞いてみたい
- 5. 環境活動の紹介や観光案内を行うボランティアなど、具体的な活動があれば参加してみたい
- 6. 見学会への参加など、まずは名古屋港について学んで見たい
- 7. あまり関心がない
- 8. その他（具体的に

問 17 今生まれてくる子供たちが大人になる頃（約 20 年先）に、どのような名古屋港であって欲しいと思いますか。ご自由にご記入ください。

問 18 あなたご自身のことについてお答えください。

|      |       |     |         |       |       |       |       |       |
|------|-------|-----|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ①性別  | 1. 男性 | ②年齢 | 120 歳未満 | 220 代 | 330 代 | 440 代 | 550 代 | 660 代 |
|      | 2. 女性 |     | 770 歳以上 |       |       |       |       |       |
| ③居住地 | 都・道   |     | 市・町     |       |       |       |       |       |
|      | 府・県   |     | 村       |       |       |       | 区     |       |

以上でアンケートは終了です。ご協力ありがとうございました。

#### 4-3-2 「名古屋港の将来に関するアンケート調査」結果について

4-3-1 で「名古屋港の将来に関するアンケート調査」の設問内容について紹介したが、この結果についても簡単に紹介する。（詳細は名古屋港管理組合ホームページ参照）

調査期間は平成 17 年（2005）10 月 13 日（木）～10 月 31 日（月）で、対象は、名古屋市（500 人）、東海市（100 人）、知多市（100 人）、弥富町（当時現在弥富市 100 人）、飛島村（100 人）を住民基本台帳から層別無作為抽出した計 900 人を対象とし回答数は 214 通、そのほかに施設見学者に配布回収が 183 通、の総計 397 通よりの結果である。回答者の性別は男女ほとんど同数である。年齢は、基本台帳で 20 代の回答者数が少なく他の年齢構成

の約半分（9.8%）で、あとの30代、40代、50代、60代などは年齢層が上がるにつれ回答率が高く、30代（16.4%）と60代（26.2%）では10%の差がついている。このようなアンケートにも若い世代の「他人と関わりたくない、知られたくない」という現象があるのかと考えさせられた。

施設配布では、60代以上が少なく施設見学者は20代～50代の方が多ことを示し、この回答では、40代が（24.6%）と卓越し、あとはそれぞれの年齢構成で20%前後である。

居住地域は、住民基本台帳も施設配布も港区民が30%と多くあとはランダムである。

・問1（名古屋港に訪れた回数、過去1年間）に関する回答

名古屋港に関する訪問回数は、基本台帳では、約50%が0～1回、あとの50%が3回以上である。施設配布では、約30%が0～1回、あとの70%が3回以上と、施設配布のほうが、リピーター率が高い。

・問2（名古屋港に来た理由）に関する回答

水族館やイタリア村などの観光（80%）や、あとは飲食、ショッピング、船や海の景色を楽しむ等がそれぞれ20%程度で水族館やイタリア村観光が卓越している。（住民基本台帳も施設配布も同様）

・問3（訪れた施設複数回答）に関する回答

名古屋港水族館（80%）、名古屋港ポートビル（60%）、南極観測船ふじ（55%）、ポートメッセなごや（45%）、名古屋港イタリア村（35%）が上位である。（住民基本台帳も施設配布も同様）

・問4（今後訪れたい施設複数回答）

名古屋港イタリア村（60%）、名古屋港水族館（45%）、みなとめぐり遊覧船（25%）、海の日名古屋みなと祭（25%）、ブルーボネット（25%）が上位である。（住民基本台帳も施設配布も同様）

・問5（名古屋港に対してどのようなイメージを持っているか、5段階評価）

得点化してみると、近い（37.5%）、発展性のある（37.5%）、活力のある（36%）、広大な（35%）楽しい（34%）が上位であり、住民基本台帳も施設配布も同様な傾向である。「近い」や「楽しい」が高い得点であることについて、長く港と関係のあった者にとって「嬉しい反面やや違和感もある」。特に「近い」については、時間距離など「車社会世代」との「感覚差」があるものと判断される。

得点の低いものをみると、「うるおいのある」、「ロマンのある」、「歴史性のある」、「緑豊かな」、「環境にやさしい」等で、なるほどと言うものと情報発信やPR不足の感じられるものがある。

・問6（名古屋港がこの地域の産業を支えていることを知っているか、4段階評価）

住民基本台帳では、よく知っていた（43%）、ある程度知っていた（39.7%）、施設配布では、よく知っていた（23.5%）、ある程度知っていた（38.3%）と答えに少し階差が生じているが、名古屋港がこの地域の産業を支えていることへの認識は高い。

・問7 (日本の中でも大規模な港であることを知っているか、4段階評価)

住民基本台帳では、よく知っていた(19.2%)ある程度知っていた(49.5%)、施設配布では、よく知っていた(16.9%)、ある程度知っていた(42.6%)この回答も少し階差があるが、大規模港である認識は高い。

・問8 (名古屋港は市民生活を支えているを知っているか、4段階評価)

住民基本台帳では、よく知っていた(17.3%)、ある程度知っていた(52.8%)、施設配布では、よく知っていた(36.1%)、ある程度知っていた(42.1%)この回答も階差が生じているが、70%以上の人々が、生活を支えていると理解している。

・問9 (名古屋港は災害から市民生活を守っていることを知っているか、4段階評価)

住民基本台帳では、よく知っていた(15.4%)、ある程度知っていた(44.4%)、施設配布では、よく知っていた(17.5%)、ある程度知っていた(31.7%)この回答も階差が生じているが、それでも60%くらいの人々が災害に関して港は備えをしていることを理解している。

・問10 (名古屋港は環境に配慮し、豊かな環境を創ることに考慮した港であることを知っているか、4段階評価)

住民基本台帳では、よく知っていた(11.2%)、ある程度知っていた(31.8%)、施設配布では、よく知っていた(8.2%)、ある程度知っていた(35.0%)この回答はほとんど同じで、問6～問9に比較すると評価が低い。

・問11 (名古屋港について興味のあることは何か、複数回答)

住民基本台帳も施設配布もほとんど同様であるが、環境への取り組みを知る(55%)が第一位で、第二位は、名古屋港の様々な役割を知る(40%)、第三位は、船を見たり船の種類を知ったりする(36%)であった。環境という点が、今日的な課題というか、関心事であることをよく理解する必要がある。

・問12 (名古屋港を賑わいのある港にするための取り組みに何が必要か、複数回答)

住民基本台帳も、施設配布も同傾向であるが、港の景色を楽しめるようにする(60%)、緑を楽しめるようにする(45%)、海と触れあえるようにする(40%)などが上位を占めている。港の景色は、神戸港や横浜港のように立地条件が良いところと、名古屋港のような平地に立地した港では創出の方法が異なるが、このような要請を企画立案に生かす必要性がある。

・問13 (名古屋港が親しみのある港になる為の具体的な、アイデアを求める設問)

主な回答として、次のような回答があった。

「交通に関して」

・港に気軽に行ける程度に交通が便利だと良い。

・西側と、東側間の利便性が劣る。施設同士が離れているので回遊バスなどで結ばれると良い。

・休日は駐車場が込んでおり、渋滞が発生しており解消を望む。

- ・ 駐車場がない、駐車料金が高い。
- ・ 海から港に入れないか、もっと船に乗りやすくして欲しい。

「景観」

- ・ 港の景色や、夜景を楽しめるようにすると良い。
- ・ 景色の統一性がない、おしゃれな雰囲気になると良い。

「イベント等の開催」

- ・ スポーツイベントを開催しては如何か。
- ・ 子供だけでなく、大人向けなど、まず海を知るためのツアーを開催してはどうか。

「集客施設について」

- ・ 家族で楽しめる公園があると良い。
- ・ 飲食店はもっと充実して欲しい。
- ・ リゾートホテルがあると人も来られるのではないかな。
- ・ コンサート会場が欲しい。

「親水空間」

- ・ ベンチなどがあると人も港が楽しめる。
- ・ 釣りができて、釣った魚が食べられたら良い。
- ・ 散歩などが気楽にできる港だと良い、のんびりできる場所が欲しい。

「その他」

- ・ 人が住めると良い。
- ・ 名古屋港をもっと PR すると良い。
- ・ 治安が良くないイメージがあり、子供が楽しめる港、安全な港にして欲しい。
- ・ 問 14 (名古屋港が環境に対し、先進的な港であるためどのような取り組みをしたら良いか、3 設問選択)

住民基本台帳も施設配布も同様であるが、第一位現在ある自然資源を生かして自然を守る (55%)、第二位環境を改善し創る港とする (55%)、第三位人々が環境について学べる場にする (40%) が上位である。廃棄物処理場など環境改善の場にするや、環境負荷の少ない輸送手段としての船の利用などは、低い評価であった。環境についての関心は高いが、身近な問題に関心が集まっていると考えられる。

- ・ 問 15 (名古屋港が将来どのような港であったら良いか、3 設問選択)

住民基本台帳も施設配布もほぼ同様な傾向であるが、第一位は国際的に競争力のある港 (50%)、第二位はレジャーを楽しむ港 (50%弱) 第三位は防災拠点としての港と自然資源を守り創る港は (40%) 前後ではほぼ同数である。人・物・情報が行き交う港や、産業を支える港の評価はそれぞれ 20%前後と理解は高いが要請度は低い。これらは国際競争力の高い港に包括されて期待されているのかもしれない。

- ・ 問 16 (名古屋港の長期計画作りへの参画希望に関して複数回答)

第一位見学会などで学ぶ (45%)、第二位講演会への参加 (30%)、第三位アンケート等

での参加（25％）で住民基本台帳も施設配布もほぼ同様な傾向であるが、やや階差は生じており、％は平均値である。

・ 問 17（今後 20 年先の名古屋港はどのような港であって欲しいか、自由回答）

「バランスのとれた港」

・ 経済的な港として、活気がありながら都市生活者には身近な自然を与えてくれる、そんな名古屋港と、名古屋の街であって欲しい。

・ 環境や災害に考慮した港づくりをしながらも、横浜や神戸のように人が集まってゆっくりにでき、また訪れたい港になって欲しい。

・ 国際的な拠点であると同時に、「名古屋の観光」といえば「名古屋港」が第一位にあがるような、物も人も集まる場であって欲しい。

・ 国際競争力があって、安全性も重視、名古屋近郊の人々が楽しく観光できるような、観光と物流の明るい名古屋港であって欲しい。

「楽しめる港」

・ 市民や家族が憩える港であって欲しい。

・ 老若男女、四季折々憩える港であって欲しい。

・ 港の風景を大切に、年代を超え、皆が集える落ち着いた港街であって欲しい。

・ もっと緑を増やして欲しい。海を見ながら、大きな船を眺めて、のんびり散歩ができる場所を作って欲しい。

「交通」

・ 名古屋港周辺の道路や駐車スペース等の充実を図って欲しい。

・ トラックなどの大型車がたくさんいる。安全な交通を考えて欲しい。

「環境」

・ 水がもっときれいになり、水泳ができるような堀川になり、人と魚が共存できる環境の港になって欲しい。

・ 名古屋の住民や地方の住民が、名古屋港に一人でも多く来てもらえるような、環境施設に取り組んでもらいたい。

・ 環境が破壊されないで、住みよい港であって欲しい。

「その他」

・ 台風や地震、豪雨等に備えた防災完備を第一に考えて欲しい。

・ 名古屋港というと危ないイメージが何故かある。子供たちが安全だと思える住みよい街になって欲しい。

・ 今よりさらに活気のある港になって欲しい。愛知の産業を盛り上げてくれることを期待する。

・ 国際的にも有名であって欲しい。

・ 世界一の港を目指して欲しい。ほかにない港（オンリーワン）

・ 働く場を身近で見ることで、仕事や人に夢を抱けるような場所であって欲しい。子供た

ちが社会見学や体験ができ、興味や夢が広がれば力強い子供作りの一助になり、未来が明るくなる。

・20年先といわず、50年先を見据えた計画を立てることが将来のリスクを生まないことになるし、発展して行く基になる。戦後の名古屋は100米道路を作り東京より先を見据えた計画をして今の発展の元になったと思う。

・海に向かって夢が持てる、港にきたら元気になる、そんな名古屋港でありつつ、裏方では環境に配慮した取り組みがされると、素晴らしいと思う。

#### 4-3-3 地域住民の名古屋港への期待や要望

名古屋港管理組合のアンケート調査結果なども参考に、昨年アンケートを行った方々に「21世紀の名古屋港」について意見を聞いた。(20歳代~70歳代12名)

昨年(平成17年・2005)の設問は、「みなとまちづくり」が中心の設問であったが、今回は21世紀の名古屋港ということで、漠然としてなかなか答えが出ないようであった。特にこちらの意見を述べることは厳に差し控えたこともあったが、100年という単位で物を考えるということは、実に難しいことだと改めて考えさせられた。

その中で代表的な意見として、絞れば以下の五点といえる。

- ・国際的に競争力のある港を目指して欲しい。(地域産業を支える、人や物の交流の隆盛などもこの範疇に入っている)
- ・環境の重視(人々の環境への関心の高まりは非常に高いといえる。特にこの地域の方々は、地球環境の温暖化と海面上昇などにも興味というか不安がある、また水質浄化にも興味と関心がある)
- ・交通の利便性を図る(特にこの地域の方々の不満は、東西交通の利便性のなさで、簡単なモノレールのような施設でも東西の交通を望んでいる)
- ・港の安全性の向上(地球温暖化と海面上昇などの関係から、再び高潮による浸水被害などに恐怖を感じている、新聞等で防波堤や防潮壁の劣化などに不安を抱いている)
- ・港の観光振興(箱物の築造も必要であるが、内港部のプレジャーボート等への開放や、海岸の砂浜化、海辺に簡単に出て海水に触れたり、街では味わえない非日常性を観光に生かす等)

#### 4-4 名古屋港の21世紀への提言

4. まとめの項で述べたように、今後の100年と名古屋港という点で、理念を述べたいと考える。名古屋港管理組合の取り組んだ住民アンケートや、施設見学者に対するアンケートなどの結果や、港区の住民や関係者に絞った意見なども参考に、大まかに五点くらいに集約して理念を述べる。

##### ① 地域産業を支え、国際競争力のある名古屋港づくりを提言する。

21世紀の特徴のところでも述べたが、今世紀の我が国は、少子化に伴う人口減少が著し

い特徴であり、生産性や消費需要量などに影響が憂慮されている。この地域に限ればその影響は概して少なく（4-2-1 この地方の人口動向と労働力）、多様な価値観といいつつも就業の多様性や、求人倍率の高さなどから過疎地と大都市の人口密度格差が広がる世紀ではないかと考える。このような労働条件の優位性と、この地域の代表的な産業である自動車産業の将来性（4-2-2 この地方の産業の特色）から、この地方の地域産業はますます発展し将来性は高い。このような世界的に競争力を持った産業を支え、且つ国際競争力のある港づくりが要請される。そのためには先を見つめ、情報を集約し的確な「港湾社会資本投資」や、莫大なストック資本に関する「アセットマネジメント」などの視点を持って整備や維持管理を進める必要がある。特にキーワードは「限られた予算」という点にあり、プライオリティを考えた投資が必要である。

幸い名古屋港は、ポートアイランドや、西五区など将来の発展性を残した空間を有しており、この問題にも的確に対応できる素地がある。

## ② 環境重視の施策の提言

この課題は、名古屋港管理組合のアンケート調査は勿論、港区に関係する住民の方々も非常に関心が高い。特に地球温暖化に伴う海水面上昇や、堀川や中川運河の水質改善ひいては伊勢湾の水質改善や保全などは直接「わが身の安全や健康に関係」がある。地球温暖化に関する海水面上昇は居住環境悪化や、人的な安全性にも関係し問題が根深い。また水質に関連しては、水質の悪化は地域環境の悪化に繋がり、他の物質との複合による健康への影響等も考えられ、名古屋港の港湾管理者が直接関与できることは少ないかもしれないが、関係自治体や、国の機関、地域住民と一体となった取り組みが必要である。また京都議定書などによる国際的な取り組みは当然である。

当面少し具体的なこととして、金城埠頭の本格的な下水道施設の普及などが望まれるし、地域的な特色として「知多半島農業」の農業廃水の浄化など取り組むべき課題である。

## ③ 安全性の重視施策への提言

地震や、台風高潮により名古屋港の受けるダメージをできるだけ低くすることが是非とも必要である。この地域は大規模地震の空白地域で、いつ大規模地震が発生しても不思議でない地域である。また昨年、平成 17 年（2005）夏 8 月 29 日ハリケーン・カトリーナの米国南部（ルイジアナ、ミシシッピ）における高潮災害は、死者 1,300 名はもとより「地域が回復しない」という深刻な後遺症を起しており、海拔零メートルを背後に抱えるこの地域は、再度台風高潮に関して十分な安全性を検討する必要がある。

21 世紀の名古屋港ということで、何故この問題を挙げるのかというと、今世紀の台風高潮に関して、地球温暖化に伴い発生頻度は 30%程度低下するが、風速が 30%は大きくなるという研究成果が発表されている（気象庁）。従って従来伊勢湾台風を高潮対策の「基本基準」としてきたのが本当にそれでよいのか、また地球温暖化に伴う海水面上昇が高潮と相俟って高潮対策の安全性を貶める危険性の研究などが必要である。

特に大規模地震の切迫性に関連して、「地震と高潮の複合災害」についても研究する必要

がある。研究し実施できるところから必要な対策を講じることを提言する。

昨年夏のカトリーナ災害を検証すると、コンテナが伊勢湾台風の原木に変わり災害の発生源となる可能性がある。是非テロ対策用の柵に関連して、コンテナの流動防止に約立つ強度を持った支柱にすることにより、台風高潮時における有害な災害発生源にならない対策など考慮する必要がある。また輸出車両に関連しても同様な対策が必要と思われる。

名古屋港の安全性（産業災害の安全性）の向上と「リスク管理」の「在りよう」を是非再検討することを提案する。特に臨港地区に立地する化学工場や、油タンクからの災害時における原材料や油の流出は、「それらが複合し思いがけない災害の発生源」になる可能性があり、「臨港地区産業災害」に関するネットワークを構築し、災害研究とリスク管理について是非とも安全性の向上を図ることを提案する。（昨年のカトリーナに関連して、油タンクより流出した油による海水汚染や土壌汚染、化学工場から流出した物質による土壌汚染など、災害報告書より学ぶことが多い）

#### ④ みなとまちづくりや景観に関する提案

横浜港の「MM21」、東京港の「浜離宮辺りから始まり、竹芝再開発、お台場、有明コロシムなどの臨海開発」、大阪港の「咲洲地区コスモスクエア、ポートタウン」、神戸港の「ポートアイランド、六甲アイランド」など全て、竹内良夫氏の著書「港をつくるー流通産業から都市施設へー新潮新書、新潮社」に見るような展開である。

第三者がこのあたりを見学すると、おそらく全てのかたがたが、「新しい港と街を実感し、新たな賑わいを味わい、ハイカラな、非日常性の溢れる素晴らしい景観」に接し、アクセスも良く、わが港もこうありたいと思うと考えられる。

唯一名古屋港は、これら五大港の中で、臨港地区に都市施設が入り込んでいない港といえる。「隣の芝生は良く見える、青く見える」という言葉があるが、実際、これらの港は都市の発展を、地政学的に臨海部に求める必要性があったと考えられる。あのお台場あたりの賑やかさを見ると正直「羨ましい」感じがする。しかし東京港の臨海部開発が 3,800 億円の赤字を抱えていることも事実である。臨海部に都市施設を導入する為には、基本的なインフラストラクチャー整備に莫大な財政支出を必要とする。このような支出がその時代の納税者あるいは利用者のみならず、後世代にも影響のあることなど十分に考慮し治世者は計画を立案し実施する必要がある。

代表的な都市施設を思い浮かべると、住宅、学校、病院などが直ぐに目に浮かぶ、これら都市施設を、当地名古屋港の臨港地区内に求める必要性や、必然性があるかを考えると、そのように理解することは難しい。特に今世紀は大規模地震と、地球温暖化に伴う大規模台風高潮の複合災害も予想できるが、臨海部における都市施設と流通施設、あるいは化学工場などの混在を知るとき、予想を超える複合災害の発生が憂慮される。

このような前提で、名古屋港の「みなとまちづくり」は、その歴史的な展開も考慮し、ガーデン埠頭地区と、金城埠頭地区に限り展開し、かつ集客性の高い施設を民の知恵を借りて PFI 方式などを活用して整備することを提案する。二地区のまちづくりの展開性につ

いては、既に前述しているので省略する。

蛇足的に付け加えるとすれば、景観に対する配慮である。全体的な統一性（MM21 など見習う例）や、とくに夜間照明の研究を是非行って欲しい。ガーデン埠頭の夜間照明を研究し、あまり費用をかけずとも、世界の名所にして欲しいものである。

#### ⑤ アクセスに関する提案

おそらくこれからの港湾競争力の優劣は、港に関わるアクセスの利便性で決まるように思われる。当名古屋港は、国幹道（第二東名神）が港のど真ん中にアクセスしている他の港湾にない優位性を有している。しかし最近、トリトンを運転すると金城埠頭から飛島間において飛島インターに降りる車が渋滞を起し、名港西大橋の中間以上停滞していることがある。また 302 号線の国道 1 号線より南部地区の往復 2 車線区間の渋滞は著しく、この二つの問題の早期解決が望まれている。

飛島インターについては、南左折車の優遇走行に関する施設の早期整備、302 号線については、名古屋環状 2 号線の早期建設の推進が望まれる。また東海北陸自動車道一宮インター、東名阪蟹江インターを連結しながら南進する「一宮西港線」の高規格化が強く望まれる。これらの問題は港湾関係者誰も望んでいることで、新しい問題ではないが官民上げて、とくに国交省という枠組みの中で早期の実現を強く望む。

さらに、地域住民に要望が強い東西間の連絡施設「人アクセス用の簡易なモノレール」などの実現性に向けての検討を提案する。費用をそうかけずとも実現性の高いアクセス施設と考えられ、昨年平成 17 年（2005）愛知万博などでの利用性を見ると魅力性がある。

今後の 100 年という長いタイムスパンで施設計画などの「ものを考える」ことはなかなか難しい。しかし過ぎてきた港湾に関わる半世紀の出来事を振り返ると、「少し先を先取りすること」が非常に大切であることに気がつく、そんなことで、これからの名古屋港 100 年の歩みを考えるとき、如何に世界の情報を収集し、分析し、それを生かした先取りのハードの施設整備や、ソフト技術の開発実施をしていくかに懸かっていると判断できる。

この 300 ページに関わる研究は、名古屋港の生い立ちから、「みなとまちづくり」の変遷、ひいては名古屋港の足取りをたどり、将来の検討課題などを提案している。名古屋港づくりに少しでも提供できるところがあれば幸いである。

以上

この「みなとまち・づくり」に関する研究図書は、国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所からの委託を受けて、伊勢湾フォーラムの主として「みなとまちづくり部会」が担当してまとめた。平成16年度(2004)に自主研究をはじめ、平成17年度(2005)、平成18年度(2006)の2年度にわたり受託事業として進めた。

内容は名古屋港の生い立ちから始まり現在に至る総論を紹介している。「みなとまちづくり」という視点から、コンテナ荷役の本格的な導入より、陳腐化した「ガーデン埠頭」の市民開放のための諸施策について詳述している。また「ガーデン埠頭」の再開発にかかわる事業費についても明らかにした。

同様に、交通が至便になりつつある「金城埠頭」についても、その埠頭建設の必要性と建設の経緯及び建設総投資額について明らかにした。また時間的な経過とともに、市民開放施設についても現在進捗中であり、このことについて経緯や現在の問題点等について記述してある。

港にかかわる市民の、港に関する想いや希望などもアンケート調査し報告している。今後の名古屋港百年を展望して、21世紀の特徴を分析し、今後港をどのように考えるかについて、少しく触れている。他港の「みなとまちづくり」についても調査し紹介した。

内容は以上のようなものであるが、諸提案もしているので関係の方々に読んでいただければ幸いである。

平成19年(2007)3月

NPO法人 伊勢湾フォーラム みなとまちづくり部会長

田村 判次

## 名古屋・みなとまちづくり

－「港・巷」づくりに市民のゆめを－

2007年5月発行 第1版

田村 伴次 著

NPO 法人 伊勢湾フォーラム 発行

〒480-0003

名古屋市中区錦三丁目2番1号（信愛ビル 中2階）

電話／Fax 052-951-4882

<http://www.geocities.jp/isewanforum/>