

Rotary Club of AMA weekly report.



2020~2021年度
国際ロータリーテーマ

ロータリーは
機会の扉を開く

Rotary opens Opportunities



2020-2021年度 RI会長 ホルガー・クナーク
第2760地区ガバナー 岡部 勢
会長 山田 尊久 副会長 稲垣 秀樹
幹事 池崎 晴美
例会日 毎週月曜 例会場 名鉄グランドホテル
【公共イメージ向上委員会】
委員長 大西 晃弘 副委員長 後藤 裕一
加藤憲治・光岡正彦・渡辺 均・山田幹夫

【事務所】〒453-0015 名古屋市中村区椿町17番16号 丸元ビル TEL (052) 451-6617 FAX (052) 451-6710 e-mail : kk01-ama@eos.ocn.ne.jp

2020年10月12日（晴れ） 第2週 第2324回例会

Song ” 日も風も星も ”

Attendance

会員	70名	欠席	12名	出席率	79.31%
----	-----	----	-----	-----	--------

President Time

山田尊久 会長



皆さん、こんにちは。秋らしい涼しさを感じたかと思うと、また暑くなる日が続きます。爽やかという言葉は秋の季語だそうです。マスクを外して思いっきり外の空気を味わってみたいですね。今日、皆さんに配布されました先週の例会の会報に、荘川のゴルフ部例会での水原君のこれからスイングという写真を見るにつけ、きっとおいしい空気の中をプレーされたのだとうらやましくなっていました。実はこの写真、あまRC会長賞をあげたいと思うほどの出来映えです。撮影者の名前がないのが大変残念です。

今日の卓話は、「名古屋港西部地区の過去・現在・未来」という演題で名古屋港管理組合の清水様、岡松様によるお話です。よろしくお願いします。

さて、先週は船越孝ガバナー補佐訪問を受け、クラブアッセンブリーではクラブの委員会の事業計画を委員長さん

から元気よく発表していただきました。有難うございました。特に、あまRCの魅力とは何かを全員で考えて、会員増強につなげることをしていきたいという神野会員増強委員長の強い言葉が印象的でありました。また、加藤徹クラブ奉仕委員長の、13委員会あったものを8委員会に整理統合してより会員の参加を増やして活発化する計画だという話は非常に好意的に受け止めていただきました。なかでも船越ガバナー補佐から興味をもってあまRCのすばらしさを指摘していただいたのは、台湾の汐止RCと姉妹クラブになって毎年交流をつづけていること。そして趣味の会がこんなにたくさんあって親睦を深めていること。ゴルフ部、コーラス部の話を聞かれ、あまRCのこれこそ魅力だと言って感心されていました。私はクラブアッセンブリーを終えて、改めてあまRCの魅力はいっぱいあることに気づかされました。そこで、今日は皆さんに提案します。各委員会の事業計画を委員長より説明していただきました。これを着実に実行していけば、ロータリー賞の達成は決して難しいものではないと思いました。特に会員増強と会への参加促進、ロータリー財団への寄付、奉仕プロジェクトの実施、若い

Today

10月19日（第2325回）

担当

加藤文彦 親睦活動委員長

演題

音楽例会

於：名鉄ニューグランドホテル 7F

Next Week

10月26日（第2326回）

担当

田邊正紀 プログラム委員長

演題

卓話「疾病と歴史」

国立病院機構鈴鹿病院名誉院長

小長谷正明氏

リーダーへの支援、公共イメージ向上、この五つのポイントに重点を置いて活動していきましょう。今日は、「みんなでロータリー賞へ挑戦しよう」という話をさせていただきました。それではこれで、私の挨拶といたします。有難うございました。

Secretary Report

池崎晴美 幹事

- 1 次週10月19日（月）の例会場は名鉄ニューグランドホテルになります。お間違えないようお願いします。
- 2 北澤英一さんが10月5日付で退会されました。

ニコボックス

ご投函有り難うございます

山田尊久 会長

爽やかな季節となりました。

名古屋港管理組合の清水様・岡松様・安井様、ようこそあまRCへ。

稲垣秀樹 副会長

名古屋港管理組合港湾振興担当部長清水聡様、同誘致推進課岡松宏様、本日の卓話、よろしくお願いします。いよいよ地区補助金事業「教室で森を育てよう」が始まります。コロナ禍で人数制限がありますが、出来る限り多くの方のお手伝いをお願いします。

池崎晴美 幹事

名古屋港管理組合の皆様、本日の卓話、よろしくお願いします。

新型コロナウイルス感染終息まで頑張りましょう。

家田安啓君

名古屋港管理組合の皆様、本日の卓話、よろしくお願いします。

神戸 剛君

美食・行楽シーズンです。感染対策を十分取ってお出かけしましょう。

加藤 徹君

昨日、名駅で用事を済ませた後、ランニングで帰宅してみました。結構疲れましたが、車では普段見落としてしまう景色が見れて大満足でした。

木下章吉君

新型コロナウイルス感染終息まで頑張りましょう。

後藤 眞君

ユニセフ日本より感謝状戴きました。

後藤裕一君

美食・行楽シーズンです。感染対策を十分取ってお出かけしましょう。

伊藤英毅君

孫が土日来てくれました。ちらかした物を片付けるのも楽しみです。合掌。

児玉憲之君

海の恵みに感謝です。

黒野晃太郎君

久し振りに奈良の孫娘に会ってきました。3月に生まれた赤子が大きくなっていました。

前田由幸君

本日の卓話、名古屋港管理組合様、よろしくお願いします。

小倉廣三君

名古屋港管理組合の皆様、本日の卓話、よろしくお願いします。

中澤浩一君

名古屋港管理組合の皆様、本日の卓話、よろしくお願いします。

大西晃弘君

ニコボックス委員会の皆様、ご苦労様です。

合 計 41,000円

卓

話

「名古屋港西部地区（飛島ふ頭・鍋田ふ頭）の

過去・現在・未来」

名古屋港管理組合 港営部

港湾振興担当部長 清水 聡氏

皆様こんにちは。只今ご紹介にあずかりました、名古屋港管理組合 港営部 港湾振興担当部長の清水でございます。本日は、貴ロータリークラブの例会にお招きいただき誠にありがとうございます。このような場を用意していただくこと、大変光栄に存じます。まず、名古屋港管理組合という組織をご存じない方も多いと思いますので、簡単にこ



説明させていただきます。名古屋港管理組合は、愛知県と名古屋市を母体として昭和26年に設立された一部事務組合です。日本の港湾は、横浜港や神戸港などのように普通地方公共団体が管理・運営を行うのが一般的ですが、名古屋港では「一部事務組合」方式により、4市1村にまたがる行政エリアを一元的に管理することによって、飛躍的な発展をとげることができたと言われています。是非、この機会に名前を覚えて頂ければ幸いです。

さて、皆さんご存じの通り、島国である日本の経済は、貿易なくして成り立ちませんが、船での輸送割合がどれくらいご存じでしょうか？実は、重量ベースで貨物輸送の99.6%が船によって輸送されており、港がなければ日本の経済は止まってしまいます。特に、この地域は、背後圏に多くの製造業が集積しており、名古屋港がものづくり産業を物流面で支えることにより、愛知県内にもたらされる経済効果は約32兆円、雇用創出効果は約121万人とされています。（愛知県外：経済効果 約16兆円、雇用創出効果 約68万人）※平成27年港湾統計、平成23年産業連関表等を使い推計し、平成29年4月公表

また、身近なところで言えば、愛知県民が購入する衣類の約76%、家具類の約56%が名古屋港を通じて届けられています。その名古屋港において、非常に重要な役割を果たすのが弥富市・飛島村の一部にございます、『名古屋港西部地区』と呼ばれる所です。既に伊勢湾岸自動車道のインターチェンジが2か所あることに加え、今年度中に名古屋環状2号線の延伸工事が完了予定であるなど、愛知県西南部から岐阜県中南部へのアクセスが飛躍的に向上することが期待されています。詳細につきましては、これより、名古屋港への企業誘致を行う部署である誘致推進課の岡松より説明をさせていただきますが、もし、名古屋港に興味がある事業者様がおられましたら、ご紹介いただければ幸いです。

最後になりましたが、コロナ禍で大変厳しい状況ではご

ざいますが、あまロータリークラブ様の益々のご発展と本日ご参加の皆様のご健勝を祈念いたしまして、簡単ではございますが私のご挨拶とさせていただきます。

誘致推進課

岡松 宏氏



名古屋港管理組合 港営部 誘致推進課長の岡松です。

私より「名古屋港西部地区の過去・現在・未来」についてお話をさせていただきます。始めに、名古屋港全体の状況についてご説明させていただきます。

立地につきましては、名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛島村の4市1村に跨って展開しており、総面積は名古屋市の1／3に匹敵しています。特に陸域については、東京港と横浜港を合わせた面積よりも広く、日本最大の規模となっております。

名古屋港の始まりは東海道五十三次、41番目の宿場町「熱田」から「桑名」にかけての水上交通、通称「七里の渡し」の発着点である熱田湊に遡ります。現在も常夜灯が当時の面影を残しております。その後、殖産興業政策を背景に、この地域の産業も活発となり、本格的な港の建設を求める声が高まりました。数々の困難を乗り越え、名古屋港は1907年（明治40年）に外国との貿易窓口となる「開港場」に指定されることとなりました。函館・横浜・長崎に遅れること50年でした。

開港当時は、愛知県により管理をされておりましたが、名古屋市による港湾経営の申し出もあり、行政区域を超えた更なる名古屋港の発展のため、1951年（昭和26年）に「名古屋港管理組合」が設立されました。組織のトップにつきましては、愛知県知事と名古屋市長が2年ごとの交代で務めており、現在は愛知県の大村知事が管理者となっております。背後圏には、自動車産業をはじめ、鉄鋼・航空宇宙・工作機械等の世界的なモノづくり産業が集積し、名

古屋港は、その活動を物流で支える、大変重要な役割を担っています。また名古屋港の背後には2,150万人の消費人口があり、衣類、食品等の輸入を通じて日々の生活を支えています。

こうした状況を背景に、名古屋港には、コンテナ取扱機能、完成自動車取扱機能、鉄鋼・石油・LNG・穀物といったバルク取扱機能など各機能が効果的に配置されており、物流と生産の一大拠点となっています。主な取扱品目といたしましては、輸出においては地域の産業を反映して完成自動車が約半分、自動車部品が20%と併せて7割近くが自動車関連となっております。輸入については液化天然ガス（LNG）が最多となっておりますが、このほとんど（約8割）は火力発電所の燃料として利用されております。次いで鉄の原材料である鉄鉱石・石炭、原油など産業の根幹となる原料が過半を占めております。

昨年1年間の港勢につきましては、総取扱貨物量が1億9,444万トンで、18年連続して日本一となっています。さらに輸出入貿易額においても、17兆3,916億円と2年連続して日本一となっています。貿易収支は、他港を大きく引き離す、7兆円を超える黒字であり、貿易立国日本を、しっかりと支えています。主要な貨物である自動車についても、輸出台数・金額ともに日本一となっています。過去10年程の貨物量及び外貿コンテナ個数の推移を見ますと、平成21年に大きく落ち込んでおりますが、これはリーマンショックの影響によるものです。平成23年からの回復については東日本大震災に伴い中部電力浜岡原発停止の影響により発電用のLNG輸入が増加したもので、平成27年に減少しているのは同じく中部電力の上越火力発電所稼働に伴いLNGの荷揚げを日本海側で行うようになったためです。平成30年には外貿コンテナの取扱が過去最高を更新する270万TEUを記録しました。

昨年未までは非常に好調な貨物の取扱がございましたが、皆様よくご存じの新型コロナウイルス感染症が名古屋港周辺にも大きな影響を与えております。まず、取扱貨物量についてですが、本年始めごろはそれ程大きな影響は出ておりませんでした。しかしながら4月頃から目に見えて影響が出始め、5月統計では昨年度比マイナス31%と最大の下げ幅を記録致しました。その後徐々に回復傾向にはありますが、1月～6月の上半期累計においてはマイナス16%となっております。外貿コンテナ取扱貨物量については、6月統計で昨年度比マイナス26%を記録し、1月～6月の上半期累計においてはマイナス15%となっております。

完成自動車輸出台数については、6月統計で昨年度比マイナス54%を記録し、1月～6月の上半期累計においては

マイナス23%となっております。悲観的なグラフをご覧いただいておりますが、このような状況も夏前から徐々に回復してきており、最悪期は何とか脱出することが出来たとの認識でおります。名古屋港は、冒頭申し上げました通り、現在、名古屋港水族館等のあるガーデンふ頭のあたりから開発が進められておりますが、元々は葦の茂る水深1メートルほどの浅瀬で、これを浚渫して船が通れるようにするとともに、その土砂をもって土地を造成する形で北から南へと拡大してきました。

前置きが長くなってしまいましたが、ここで本日のメインテーマである西部地区に話を進めさせていただきます。名古屋港西部地区は、飛島ふ頭・木場金岡ふ頭・弥富ふ頭・鍋田ふ頭の4ふ頭により構成されており、飛島村と弥富市の一部となっております。こちらが1962年から埋立が開始された西部地区の卵です。現在の飛島ふ頭西側のあたりです。戦前より名古屋港は日本有数の木材輸入港であり、戦後においても名古屋市南区等の貯木場は常に満杯の状況でありましたが、1959年（昭和34年）9月26日、皆様もよくご承知の悲劇が起こります。伊勢湾台風の影響により、貯木場から流れ出た木材が多くの生命・財産を奪うこととなりました。

そこで市街地から分離した木材専用の取扱地域を設けるため、この西部地区に木材港の建設と木材工業団地の造成が決定されました。埋立開始から3年で少しずつ姿が見えてきました。1973年（昭和48年）に北側の木場金岡ふ頭、2年後に飛島ふ頭の西側部分が完成し、現在とほぼ同じ姿となりました。

当時、東洋一の木材港と称され、100社近くの様々な木材関連業者が進出し、一大木材コンビナートを形成いたしました。1973年（昭和48年）には約400万トンと取扱のピークを迎えました。しかしながら、好況はそれ程長くは続かず、第1次・第2次オイルショックの影響により木材の取扱は半減することとなりました。しかしながら、近年においても広島県の中国木材さんが国内重要拠点として原木から加工・流通までの一貫体制を持つ名古屋センターを整備するなど現在においてもこの地域の重要な木材拠点となっております。時期を同じくして、船舶による輸送に大きな変革が訪れました。これまで人の手に頼っていた港湾作業を鉄の箱により一挙に省力化する「コンテナ」の登場です。時間・コストを大幅に削減する海上コンテナへの対応は全国の港で緊急の課題となりました。国はコンテナターミナル建設のため外貿埠頭公団法を制定し、東に京浜外貿埠頭公団、西に阪神外貿埠頭公団を発足させましたが、この地域に関しては熱心な陳情が実ることはありませんで

した。

しかし、諦めの悪い名古屋港、公団方式ではなく名古屋港管理組合及び邦船6社の共同出資による特許会社（第3セクター）でのコンテナターミナル整備に乗り出します。1970年（昭和45年）名古屋コンテナ埠頭株式会社、通称NCBが設立されました。当初、飛島ふ頭東側の中央部に2バースが整備されましたが、これが西部地区を木材等の軽工業の拠点から現在まで続く先進物流拠点へと転換する一つの契機となりました。ちなみに、東西に設立された外貿埠頭公団は10年強で解散されることとなったことを申し添えます。NCBターミナルの2バースから始まった、飛島ふ頭のコンテナ取扱ですが、現在東側においては3ターミナル・8バース、総延長2,220メートルの国内有数のコンテナターミナルへと成長しており、シンガポールやタイ・ベトナムなど東南アジアとを結ぶコンテナ航路の寄港が中心となっております。東南アジアの経済成長を背景に、寄稿するコンテナ船も大型化してきており、これに対応するためNCBターミナルの一部を水深12メートルから15メートルへと増深する改良工事を現在進めているところです。これにより水深15メートルの1,400メートル連続バースとなり、対応能力の向上が図られます。また、南ターミナルにあります、船からコンテナを釣り上げるガントリークレーンにつきましても大型化を進めております。

南側には、2005年（平成17年）に供用開始された、名古屋港で最も新しいコンテナターミナル「飛島ふ頭南側コンテナターミナル」も立地しています。ここには名古屋港で最も深い水深16メートルの岸壁2バースが整備されており、ロサンゼルスといったアメリカ西海岸やヨーロッパとを結ぶ、いわゆる長距離基幹航路が寄港の中心となっております。将来的にはもう1バース拡張される予定となっております。このターミナルは日本でも最先端のコンテナターミナルとなっており、運転手なしでコンテナを運搬する自動搬送台車（AGV）が日本で初めて導入されるとともに、コンテナの積み替えを自働または管理棟からの遠隔操作で行う門型クレーンを世界で初めて導入しました。未だに他の国内港湾では導入が進められておらず、日本において唯一の自動化ターミナルとなっております。また、このターミナルは船会社、港湾運送事業者（いわゆる乙仲）、そして荷主系企業の出資により運営されております。引き続きまして、弥富ふ頭・鍋田ふ頭の歴史に移らせていただきます。

弥富ふ頭も飛島ふ頭と同じく木材取扱拠点として1965年（昭和40年）より埋立がはじめられ、鍋田ふ頭はそれに少し遅れること1971年（昭和46年）から埋立が開始されております。

弥富ふ頭は1980年（昭和55年）に完成し、西部木材拠点の一部を形成するとともに、鍋田ふ頭は1989年（平成元年）に埋立が完了致しました。当初、鍋田ふ頭は工業用地を造成する予定でありましたが、途中でコンテナターミナルへと計画が変更され、1997年（平成9年）から鍋田ふ頭コンテナターミナルが供用開始されました。こちらのターミナルはそれまで船会社等に貸し付けられるのが一般的だったものが、日本初めて港湾運送事業者による共同借受が行われ、港運9社による合併会社、名古屋ユナイテッドコンテナターミナルが管理・運営を行っております。中国・韓国を中心とした近海航路の取扱をメインとしており、飛島ふ頭に比べると比較的小型のコンテナ船が多頻度で寄港しており、非常に忙しいターミナルとなっております。電動の門型クレーンや20FTコンテナを同時に2個釣り上げることができるツインスプレッドなど、混雑するターミナルの生産性を向上させる取組がされております。

鍋田ターミナルでは、年間100万個のコンテナを取り扱っておりますが、労働者の作業環境改善や少子化対策のため、飛島南側に引き続いて遠隔操作クレーン40基の導入が予定されており、国による支援を全国で唯一受けることが出来ました。こうして、当初は木材を中心とした軽工業の拠点として整備がはじめられた西部地区ですが、現在では5つのコンテナターミナル及び背後に関連物流施設を擁する、名古屋港のコンテナ物流の中心地と大きな変貌を遂げております。

また、弥富ふ頭においても、貯木場からの利用転換が図られており、自動車取扱の拠点にもなっております。この地域で生産された自動車のみならず、東南アジアの一大生産拠点となっているタイから名古屋へ運び、方面別に積み替えをして再び海外へ送るという所謂トランシップ拠点としても重要な役割を担っております。自動車取扱に加えて、弥富ふ頭は航空宇宙産業の拠点にもなっております。川崎重工業さんの「名古屋第一工場」が立地しており、こちらでは主にボーイング向けの部品が生産されております。

三菱重工さんに関しましては、木場金岡ふ頭に1979年（昭和54年）より「名古屋航空宇宙システム製作所」の飛

島工場が立地しており、こちらにおいては我が国の宇宙開発の基幹ロケットとなるHⅡA及び宇宙ステーションに物資を運ぶ補給機を運搬するための日本最大のロケットHⅡBの生産などを行っております。さらには後継機種としてHⅢの研究も行われており、本年2020年に試験1号機の発射が予定されております。名古屋港の中央部には新東名高速道路と新名神高速道路を結ぶ「伊勢湾岸自動車道」が東西に通じ、港内に5つのインターチェンジを持つアクセスの優れた港となっていますが、この「伊勢湾岸自動車道」に、名古屋港内で接続するかたちで、「名古屋環状2号線」の「名古屋西JCT」から「飛島JCT（仮称）」までの区間の工事が、2020年度の開通に向けて鋭意進められています。この道路が完成しますと、現在の所要時間35分が半分以下の15分と大幅に短縮され名古屋港と愛知県西北部や岐阜県中南部とを結ぶ南北アクセスが更に充実し、移動時間の短縮や定時制の向上が図られます。

西部地区につきましては、物流や生産機能のみならず、一般の方に向けての施設もございます。鍋田ふ頭コンテナターミナルの背後には、パブリックゴルフコース「ウッドフレンズ名古屋港ゴルフ倶楽部」が2000年（平成12年）に名古屋港管理組合の整備でオープンしております。こちらのコースは塩谷育代プロの監修によるパー72、18ホールの本格コースとなっており、潮風を感じるリンクスを是非一度お楽しみいただければ幸いです。料金につきましては、セルフではありますが平日8,600円、ハーフで4,500円とリーズナブルな設定をさせていただいております。

最後に少しでも宣伝をさせていただきます。私共、名古屋港管理組合と港湾に関係する民間企業様等と共同で名古屋港利用促進協議会という官民連携の団体を設立し、名古屋港の振興と利用促進活動を行っております。現在、会員数は団体・普通合せて277団体・社、名港海運の高橋治朗会長を筆頭としております。

主な活動は国内・海外に対し名古屋港のPRや利用促進のためのポートセールスなどを行っております。本日お話しさせていただきました名古屋港にご関心をお持ちいただけました方のご加入もお待ちしております。

以上を持ちまして、名古屋港西部地区の過去から現在、将来についてのご説明を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

