

⑤4 名古屋港東航路増深事業

受賞機関 国土交通省 中部地方整備局 名古屋港湾事務所

キーワード コンテナ船大型化対応、国際競争力の確保、音響測深機**全建賞審査委員会の評価ポイント**

名古屋港のコンテナ船大型化及びコンテナ貨物の増加に対応するため、飛島ふ頭南地区に接続する東航路を水深15mから16mに増深し、高規格コンテナターミナルとして基幹航路の維持や国際競争力の確保等に寄与する事業。

これまで喫水調整が必要となっていた8,000TEU級のコンテナ船の満載での入出港が可能となり名古屋港の国際競争力強化が図られた点や、施工管理にマルチソナー音響測深機を用いた浚渫支援システムを活用することでリアルタイムに海底地盤を把握し、効率的で高精度の浚渫を行った点が評価された。

1. はじめに

名古屋港は、我が国の国際海上コンテナ貨物を取り扱う主要港の一つであり、国際競争力確保のため高規格コンテナターミナルの整備を行い「モノづくり中部」の持続的な発展を支えている。

高規格コンテナターミナルと接続する東航路が水深15mから16mの増深が完了したことで、8,000TEU級のコンテナ船が満載で入出港が可能となり、大型コンテナ船への対応力が向上した。

2. 事業の概要

名古屋港の入港船舶数（外航船）は全国第2位で、主要航路である東航路は、延長が約10kmあり、五大港の中で最も延長の長い航路である。

大型船や危険物積載船は、航路管制が行われる等、航行船舶の多い航路である。このような航路を水深16mに増深するため、また航行船舶への影響を最小限にするため、名古屋港湾事務所所属の浚渫兼油回収船「清龍丸」により平成17年5月から浚渫を開始し、平成29年7月に完了した。

「清龍丸」は、低速で航行しながら海底の土砂をドラグヘッドから吸い上げ、自船の泥艀に貯留するドラグサ

クション方式の浚渫機能を持ち、一般の航行船舶の航行を妨げずに浚渫作業を行うことができる。「清龍丸」にはマルチソナー音響測深機を用いた浚渫支援システムを装備しており、リアルタイムに海底地盤を把握することで、約509haに及ぶ広大な面積の東航路を効率よく浚渫を行った。

「清龍丸」は、平日は、24時間体制で作業を行い、1日当たり3,000～6,000m³/日の浚渫を行い、浚渫した土砂は、別件で発注している「浚渫土排送工事」の中継ポンプ台船に浚渫した土砂を一端排送し、中継ポンプ台船からポートアイランドに揚土した。

3. 事業の成果

これまでは、大型のコンテナ船が喫水調整を行って入港していたが、東航路の増深が完了したことで、8,000TEU級のコンテナ船が満載での入出港が可能となり、物流効率化に伴う輸送コストの削減及び国際競争力の確保等に寄与した。また、岸壁（-16m）（耐震）と東航路（水深16m）が接続したことで、大規模地震発生時の国際幹線物流の確保とともに、震災後のコンテナ貨物輸送拠点として、地域経済を支える役割が期待される。



清龍丸の概要



飛島ふ頭南地区コンテナターミナルと東航路

4. おわりに

名古屋港は、総取扱貨物量は16年連続全国1位、輸出額は6年連続全国1位、貿易黒字額20年連続全国1位となっており、東航路増深事業の完了により、我が国の経済に寄与するものと期待している。

賛助会員 (株)不動テトラ、五洋建設(株)、東洋建設(株)