

# 提言

## “21世紀をリードする名古屋港” その機能強化と新たな活用



平成27年11月

名古屋商工会議所

## はじめに

新興国を含めた各国とのグローバル競争が激化するなか、とりわけ成長著しい東アジア諸国との競争に打ち勝つためには、我が国の企業活動の根幹を支える陸海空の社会基盤の総合的な整備拡充による、高効率で低コストな物流ネットワークの構築が極めて重要である。

こうしたなか、国においては、大型化が進むコンテナ船への対応や、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現を目指し、国際戦略港湾を選定するなど、港湾整備に関して、「選択」と「集中」による重点投資を行っている。選定を受けた京浜港及び阪神港では、大水深コンテナバース整備等への重点投資や内航フィーダーによる集貨促進など、港湾機能強化に向けた施策が積極的に推進されている。

一方、中部経済圏の海の玄関口である名古屋港は、日本のほぼ中央に位置し、背後圏に自動車、工作機械、航空宇宙、鉄鋼、電気製品などの「モノづくり産業」が集積している。

また、平成26年の総取扱貨物量は、約2億800万トンと13年連続で日本一であり、世界の港湾の中においても、第14位と高い順位に位置している。さらに、コンテナ・バルク貨物、完成自動車等を総合的に取り扱い、貿易額においては、約17兆900億円、貿易黒字額においては、他港を大きく引き離す約6兆円を誇っていることから、名古屋港は、国内屈指の実力を持つ、まさに、国際戦略港湾とも肩を並べる高い実績のある港湾であり、国際貿易において枢要な地位を占めている。

そして、この中部経済圏が、今後も我が国の経済・産業を牽引し続けるためには、「モノづくり産業」の更なる成長による国際競争力強化を図る必要があり、それを物流面で支える名古屋港において一層の機能強化が必要不可欠である。

また、船舶の大型化や、増加する取扱貨物への対応、南海トラフ巨大地震をはじめとする災害への備え、リニア開通を見据えた賑わいある港づくりなど、今後、名古屋港が取り組まなければならない課題が多いことも忘れてはならない。

本提言は、名古屋港が21世紀をリードする港として発展するために、必要な機能強化と新たな活用について議論を重ねた成果を取り纏めたものである。

第1章では、国内外の港湾の動きと名古屋港における現状を整理する。第2章では、名古屋港を取り巻く諸課題について考察する。第3章では、第1章・2章を踏まえ、名古屋港が必要とする機能強化と新たな活用について提言を行う。

今後、本提言により、港湾管理者をはじめ、国・自治体・団体・企業など、地域の関係者が一丸となって名古屋港の成長・発展に取り組み、ひいては地域経済の活性化と国際競争力の向上に繋がることを期待したい。

# 目 次

## 第1章 国内外の港湾の動きと名古屋港

1-1	世界の港湾動向	1
1-1-1	コンテナ貨物について	1
1-1-2	バルク貨物について	3
1-1-3	完成自動車について	3
1-1-4	旅客船（クルーズ）について	4
1-2	国内の港湾動向	5
1-2-1	コンテナ貨物について	5
1-2-2	バルク貨物について	6
1-2-3	完成自動車について	6
1-2-4	旅客船（クルーズ）について	7
1-3	名古屋港の現状と役割	8
1-3-1	名古屋港の各埠頭の概況	8
1-3-2	名古屋港の機能特性	10
1-3-3	名古屋港の貿易概況	11
	①名古屋港の総取扱貨物量、貿易額、貿易黒字の推移	
	②取扱貨物の品目、コンテナ、バルク、完成自動車の取扱量	
	②-1 コンテナ取扱量	
	②-2 バルク貨物取扱量	
	②-3 完成自動車台数	
1-3-4	臨海部及び背後地の産業立地特性と土地利用の現状	15
	①自動車、鉄鋼、航空宇宙、エネルギー関連産業などの立地特性と背後地の基幹産業	
	②金城ふ頭における自動車取扱機能の集約化と土地利用の現状	
	③金城ふ頭における交流施設（レゴランド等）計画	
	④ポートアイランドの現状	
1-3-5	防災・減災への取り組みについて	19

## 第2章 名古屋港を取り巻く諸課題の考察

2-1	短・中期的な視点における課題	21
2-1-1	物流面から見た今後の名古屋港に求められる取り組み	21
(1)	コンテナ取扱機能強化に向けた整備拡充の必要性	
(2)	自動車輸送機能の強化に向けた整備拡充の必要性	
(3)	物流機能を十分に活かすための周辺環境の整備	
(4)	港湾の強靱化に向けた取り組み	
2-1-2	交流面から見た今後の名古屋港に求められる取り組み	29
2-2	長期的な展望における課題	31
2-2-1	急激な人口減少（生産年齢人口の減少）	31
2-2-2	将来の産業動向	32
2-2-3	技術革新の動向	33
2-2-4	スーパー・メガリージョン	34
2-2-5	港の新たな活用（開発用地確保に向けた取り組みの加速）	34
2-3	港に求められる企業の声	35

## 第3章 提言「21世紀をリードする名古屋港」その機能強化と新たな活用

### 【短・中期】

提言1	モノづくり産業を支えるための更なる港湾機能の強化	44
提言2	クルーズ振興に向けた魅力ある港湾形成	46
提言3	ポートアイランドに着目した名古屋港の新たな活用の検討	46

### 【長期】

提言4	港全体での自動化技術の導入推進による人口減少・少子高齢化時代に対応した物流機能の一層の効率化	47
提言5	スーパー・メガリージョンを見据えた名古屋港の役割の確立と重点投資	47
	提言重要項目のまとめと図示	48

その他（活動報告、名古屋港研究会名簿、地域開発委員会名簿）

# 第1章 国内外の港湾の動きと名古屋港

近年、グローバル経済の進展や新興国の台頭などにより、日本の産業・経済においては世界規模での競争が激しさを増している。こうしたなかで、資源の少ない我が国の産業は、加工貿易に伴う輸出入や生活関連物資の輸入などによって、日本の経済に大きく貢献している。こうした輸出入貨物のほとんど（重量ベースで 99.7%）が海上輸送によるものであり、港湾は我が国の産業・経済活動を支える重要な役割を担っている。

日本を代表する港の一つである名古屋港は、日本の国土の中央に位置し、高い地理的ポテンシャルを持っている。また、名古屋港は、総取扱貨物量や貿易黒字額において、他港を大きく引き離す日本一の実績を誇っており、中部地域ひいては我が国の産業・経済を支える重要な港湾であることから、今後、地域産業の特性や港湾を取り巻く内外の動きに対応した機能強化を図っていく必要がある。

## 1-1 世界の港湾動向

### 1-1-1 コンテナ貨物について

アジア経済の発展や企業の国際分業の進展、またアジア諸国の大規模な港湾開発により、中国を中心とするアジアの主要港湾のコンテナ取扱個数は、1990年と2014年を比較すると大幅に増加している。2014年（速報値）では、世界第1位の上海港が約3,529万TEUのコンテナを取り扱い、同第2位のシンガポールは、約3,387万TEUを取り扱っている。一方、日本の港湾は、東京港の約489万TEUを筆頭に、名古屋港は約274万TEUと、1990年当時と比較して、主要なコンテナ港湾の中の地位が相対的に低下している。【図1参照】

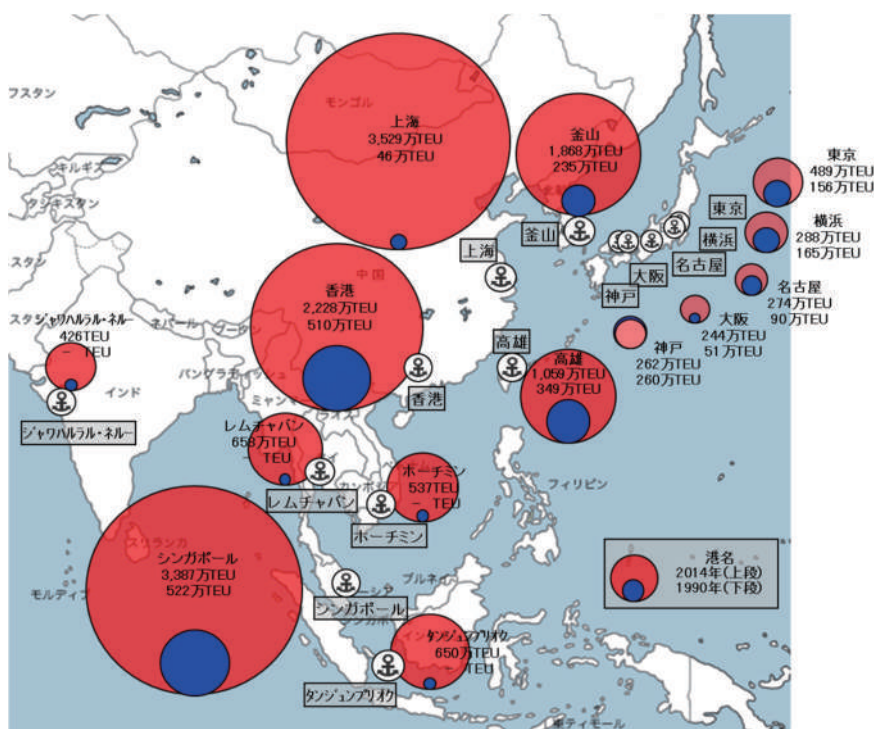
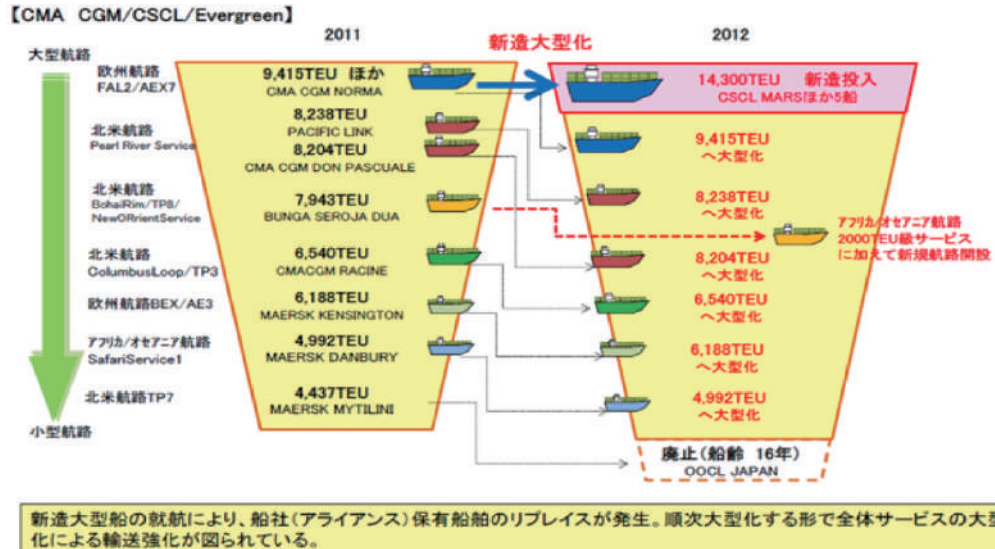


図1：アジア主要港のコンテナ取扱個数

また近年、スケールメリットを追求するために、コンテナ船の大型化が進展し、アジア～欧州航路においては、18,000TEU（例：全長 399m、喫水-16m）積み投入されている。これに伴い、カスケード現象（※）により日本～欧州航路においても、13,000TEU（例：全長 366m、喫水-15.5m）積み投入され、日本に寄港するコンテナ船においても大型化が進んでいる。【図 2 参照】



出典：国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会第1回資料

図 2：カスケード現象イメージ

なお、名古屋港では、今年9月に15,000TEU型（全長約398m）のコンテナ船（マースクライン）が寄港しており、名古屋港において船舶の大型化への対応は、喫緊の課題である。現在、国においては大型船の入出港対応に向け東航路の増深工事（水深-16m）が平成28年度完成を目途に進められている。【図 3 参照】

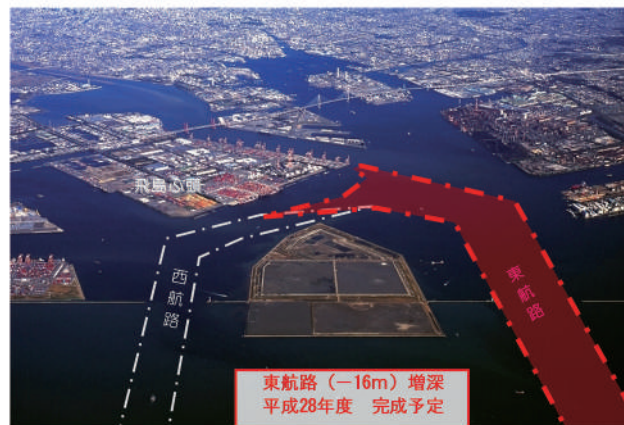


図 3：東航路（-16m）増深

※【カスケード現象】カスケード現象とは、ある反応が次々と他に影響していくことを指す。例：新造大型船が基幹航路に投入されることにより、基幹航路で使用されていた船が他の航路へと回される。同様の現象が連鎖的に発生することで、各航路において、船が大型化する。

1-1-2 バルク貨物について

昨今、資源、エネルギー、食糧といった国際バルク貨物の需給が逼迫し、世界的な資源獲得競争が起こりつつある。また、海上輸送の世界においても、一括大量輸送によるスケールメリット追求の観点から、輸送船舶の大型化が進展しており、梱包されていない穀物・鉱石・セメントなどのばら積み貨物を船倉に入れて輸送するバルカーの船型も同様に大型化の傾向が見られる。【図4参照】

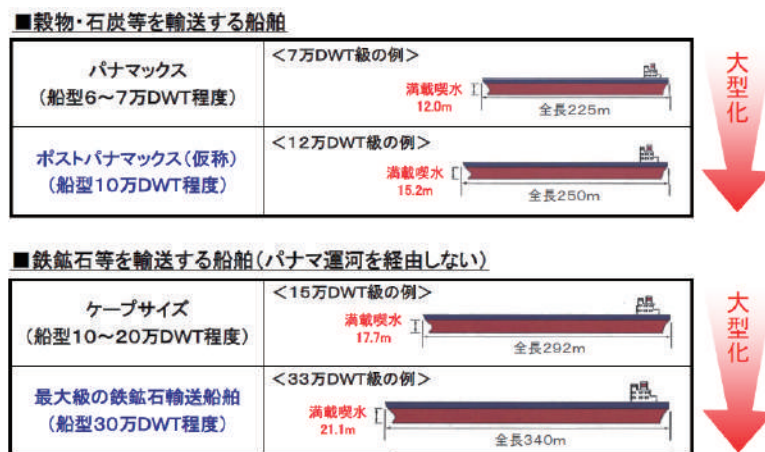


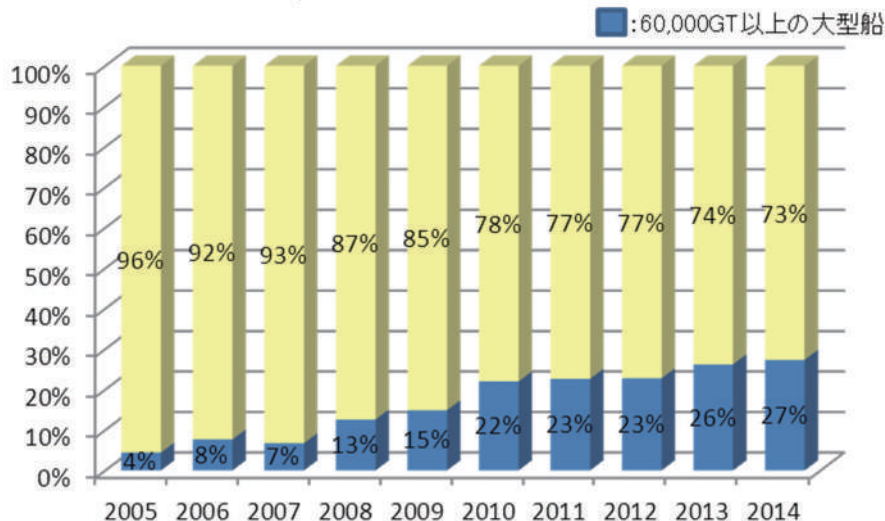
図4：バルク船の大型化

1-1-3 完成自動車について

燃料費上昇による輸送効率向上の追及や、パナマ運河の拡張などに対応した自動車船の世界的な大型化によって、名古屋港に着岸する自動車船の約3割が60,000GT(例：全長199m 船幅32.2m 喫水8m 積載台数6,000台)以上の大型船となっている。

また、パナマ運河拡張を見据え、船舶の幅を広げ、最大積載台数を従来の6,500台から7,500台積超にアップしたポストパナマックス型自動車船は、これまでに10社が合計58隻発注しており、本年から就航が本格化する(2015年1月30日付海事プレス)など、大型船の投入は加速している。【表1参照】

表1：自動車船の大型化

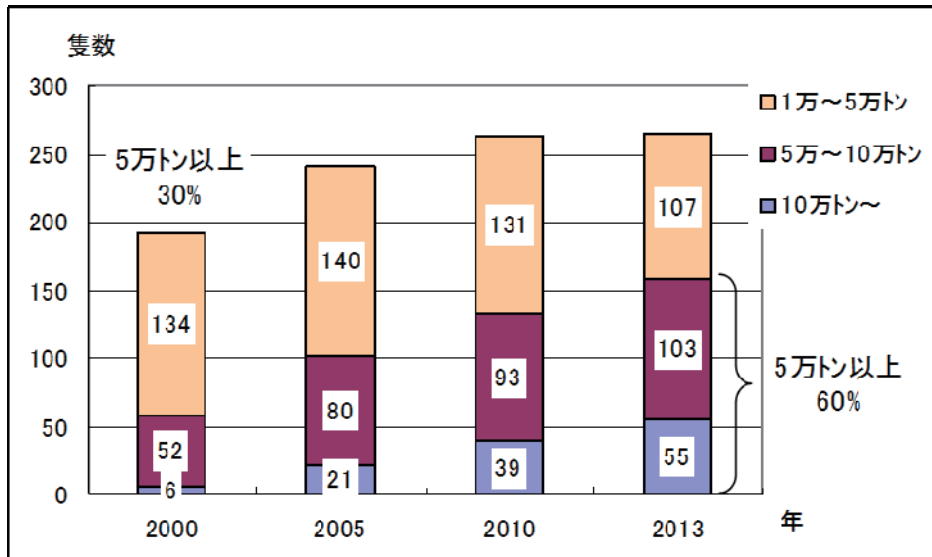


出典：名古屋港基本計画検討委員会資料

1-1-4 旅客船(クルーズ)について

クルーズ人口の伸びと同様に、クルーズ船の大型化も急速に進んでいる。2000年には総トン数5万トン(例:全長241m 全幅29.6m 喫水7.8m(飛鳥II:総トン数50,142トン))以上の船舶は全隻数の30%だったのに対し、2013年においては、5万トン以上の船舶が60%を占めるまでになってきている。【表2参照】

表2: クルーズ船の総トン数別隻数推移



出典: ロイズデータを元に国土技術政策総合研究所作成

世界最大客船 アリュール・オブ・ザ・シーズ/オアシス・オブ・ザ・シーズ



総トン数:	225,282 トン
全長:	361m
全幅:	47m
喫水:	9.30m
乗客定員:	5,400 人
乗組員数:	2,165 人

出所: クラブツーリズムHP クルーズシップ・コレクション 2014・2015 (海事プレス社)



## 1-2 国内の港湾動向

### 1-2-1 コンテナ貨物について

我が国では、平成 17 年以降「スーパー中枢港湾制度」のもと、アジア諸港湾を凌ぐコスト・サービスの向上を目指した取り組みを進めてきた。しかし、アジア諸港との競争はますます激化しており、国は新たに国際コンテナ戦略港湾政策を打ち出し、「選択と集中」により国際競争力の一層の強化に努めている。

平成 23 年 4 月には港湾法が改正され、特定重要港湾のうち、阪神港（大阪港・神戸港）及び京浜港（東京港・川崎港・横浜港）が国際戦略港湾に位置付けられ、大水深コンテナバースの整備等への重点的な投資や内航フィーダーによる集貨促進など、コンテナ港湾としての抜本的強化に向けた施策が推進されることとなり、同時に、民の視点による効率的なターミナル運営を目的とする港湾運営会社制度が国際戦略港湾と国際拠点港湾に導入された。

その後、国は、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速に向け、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を設置し、平成 26 年 1 月に最終とりまとめを公表した。そこでは、国際コンテナ戦略港湾は、①国際フィーダー航路、鉄道、トラックの活用などによる集貨、②臨海部への企業誘致など産業集積による創貨、③高規格コンテナターミナルの整備、国出資による港湾運営会社体制などによる競争力強化を図ることとされた。【図 5 参照】

なお、名古屋港においては、平成 26 年 11 月 12 日に、名古屋港埠頭株式会社が国土交通大臣から特例港湾運営会社として指定を受けている。



図 5：国際コンテナ戦略港湾政策（3本柱の施策）

### 1-2-2 バルク貨物について

国は、安定的かつ安価な輸入の実現に向け大型船に対応した港湾機能の拠点確保や、企業間連携の促進等により、効率的な資源・エネルギー・食糧等の海上輸送網を形成するため、平成23年5月に国際バルク戦略港湾を選定した。国際バルク戦略港湾においては、大型船の入港が可能となるよう港湾機能の拠点的な確保に取り組むとともに、民の視点を取り込んだ効率的な運営体制の確立、船舶の運航効率改善のための制限の緩和、港湾間や企業間の連携の促進に取り組むとしている。

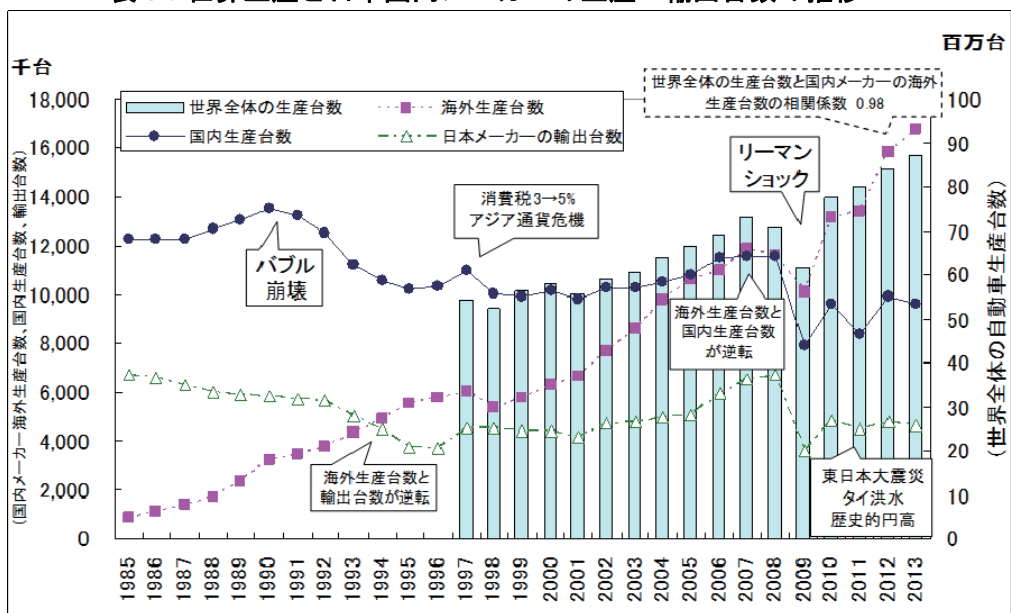
### 1-2-3 完成自動車について

日系メーカーの海外生産は、世界全体の自動車市場の成長・拡大とともに増加してきている。一方、国内生産は、バブル崩壊以降の1990年をピークに減少し、2000年頃からの海外市場拡大の伸びによる輸出増によりやや持ち直したものの、2007年には、海外生産台数が国内生産台数を抜いて逆転した。

2009年には、リーマンショックに端を発した世界経済危機の影響により、国内・海外とも減産となったが、海外生産は持ち直し、増加を続けている。また、日系メーカーは、世界経済危機後の歴史的円高を契機に、国内から海外への生産拠点シフトを進めたことから、国内生産・輸出は世界経済危機以前の水準には回復していない。【表3参照】

昨今の円安によって、一部の車種で若干の国内回帰が見られるものの、アジアを中心とした海外市場の拡大や、為替リスクの軽減等のため、日系メーカーはアジアやメキシコなどの消費地やその近隣国での海外生産を維持・増強している。なお、国内市場は需要が伸び悩んでいることから、海外生産増、国内生産・輸出減の傾向は今後も続くと予測される。

表3：世界生産と日本国内メーカーの生産・輸出台数の推移



データ元：一般社団法人 日本自動車工業会、株式会社 自動車情報センター  
OICA（国際自動車工業連合会）

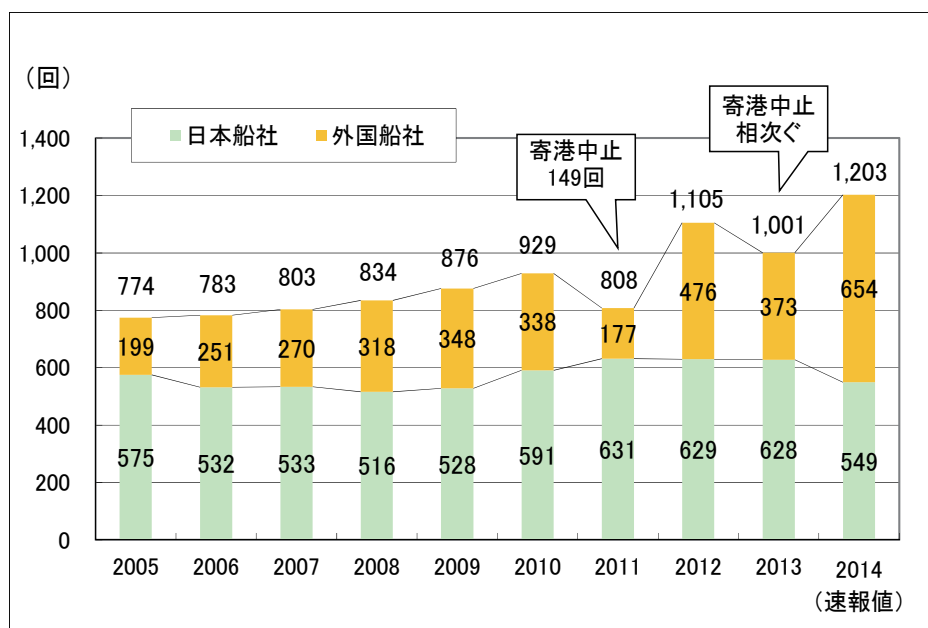
1-2-4 旅客船(クルーズ)について

クルーズ船寄港回数は上昇傾向にあり、これは外国船社の寄港回数増によるところが大きいと考えられる。2011年の東日本大震災と2013年の尖閣問題等による日中・日韓関係悪化の影響で、外航クルーズ船の寄港キャンセルが相次いだため一時的に減少しているものの、2014年は合計1,200回を超え過去最高となっている（H27.1.30国土交通省港湾局発表の速報値）。【表4参照】

名古屋港においては年30回程度の寄港で、日本船社のクルーズ船寄港がほとんどを占めており、外航クルーズ船の寄港は年数回である。しかし、外航クルーズ船は、7万総トン級（例：全長250m 全幅32m 喫水8m）以上の大型船の寄港が増加しており、ガーデンふ頭で受け入れできない10万総トン級（例：全長300m 全幅38m 喫水9m）以上の大型船は金城ふ頭にて臨時受け入れを行っている。

なお、名古屋港では、ロイヤル・カリビアン・インターナショナルの「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ（総トン数138,194トン）」が毎年寄港しているほか、今後は、さらに大型のクルーズ船の寄港も予定されている。

表4：我が国港湾へのクルーズ船寄港回数



出所：2013年の我が国のクルーズ等の動向について（国土交通省海事局）  
 2010年の我が国のクルーズ等の動向について（国土交通省海事局）  
 これからの観光とクルーズ（国土交通省近畿運輸局）  
 2015.1.30 国土交通省港湾局プレスリリース

## 1-3 名古屋港の現状と役割

名古屋港は遠浅の海を浚渫し、その土砂で土地造成を行ってきた人工港である。

現在では、4市1村（名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛島村）にわたる広大な臨港地区（陸域：約4,215万㎡）と港湾区域（水域：約8,185万㎡）を有し、総面積は名古屋市のほぼ1/3に匹敵する。

特に臨港地区は東京港と横浜港を合わせた面積よりも広く、日本最大規模となっている。

ここに各機能が効果的に配置され、一大生産拠点、一大物流拠点が形成されている。

名古屋港の持つこれらの機能と空間が、更なる集荷の拡大と新たな産業の進出による需要創出を可能にする。【図6参照】

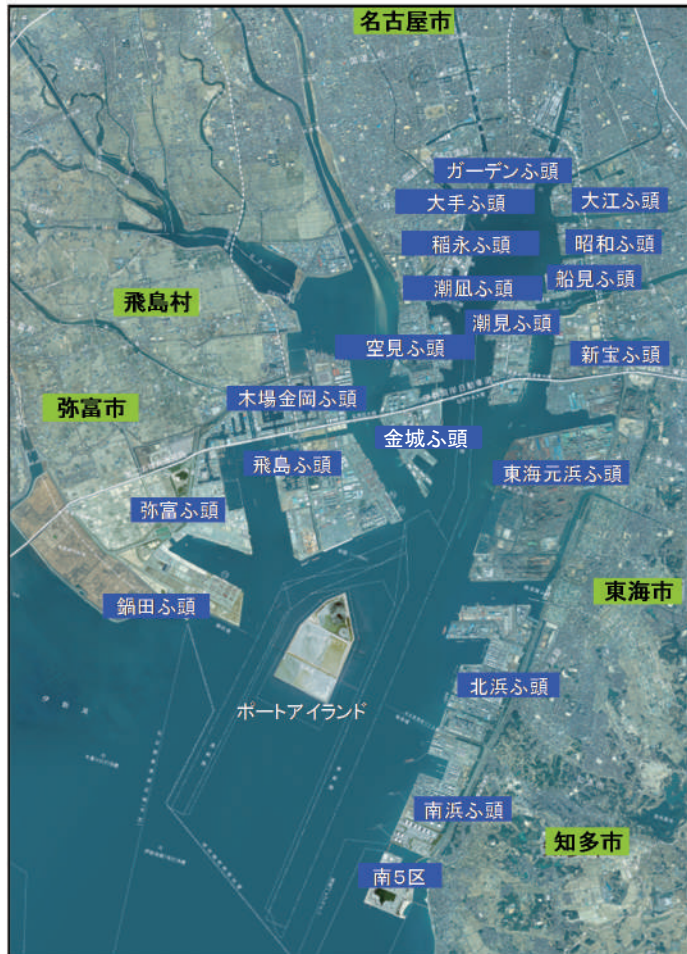


図6：名古屋港現況図

### 1-3-1 名古屋港の各埠頭の概況

#### (ガーデンふ頭)

名古屋港が推進する「親しまれる港づくり」の中心拠点の一つであり、水族館、博物館等が整備されている。また、大型旅客船バースを備え、国内外の豪華客船や帆船が接岸するなど、名古屋圏の一大アミューズメントゾーンとしての「賑わい」と「交流」の機能を持つ埠頭である。

#### (大手ふ頭)

輸入バナナを専門に扱う地区として、昭和43年に供用を開始（バナナの取り扱いが昭和48年に終了）した。現在は、非金属鉱物や化学薬品などの国内貨物を中心とした取り扱いを行っている。

#### (大江ふ頭)

名古屋東部工業地帯に隣接する埠頭で、航空機メーカーが立地し、米国航空機会社の新型旅客機の主要部品の生産が行われている。また、航空機製品の輸送を中部国際空港まで船で運び、米国へ専用貨物機で空輸する「シーアンドエアー」方式で貨物輸送を行っている。

### (稲永ふ頭)

都市部に近い利点を活かして、複合一貫輸送に対応した RORO 船の定期航路が開設されており、モーダルシフト推進の拠点となっている。主に金属くず、その他輸送機械、完成自動車の貨物を取り扱っている。

### (潮凧ふ頭)

石炭中心のばら物貨物専用基地。戦後、産業復興用に増産された石炭の取り扱い受け入れ基地として整備された。また、災害時の緊急物資輸送基地として、耐震岸壁（延長 315m）が整備されている。

### (空見ふ頭)

鋼材・セメント中心のばら物貨物専用埠頭で、地域産業を担う基礎原料の国内流通を支えている。

### (潮見ふ頭)

石油製品基地としての役割を担っており、近年では自動車の国内向け積出基地としても利用されている。その取扱量は、新宝ふ頭にも並ぶ規模である。

### (新宝ふ頭)

名古屋港における完成自動車輸出の中心拠点となっている。伊勢湾岸自動車道に隣接する私設の基地内には、約 4 万台を収容できるヤードが整備され、主に中東、ヨーロッパへ輸出されている。

### (金城ふ頭)

自動車専用船等の大型船が接岸する商港機能のほか、人々が交流する拠点づくりが進められている埠頭である。

### (東海元浜ふ頭)

大型原料船 2 隻を同時に係留できる原料岸壁を備える、周囲約 10km の巨大な製鉄所が立地する鉄鋼生産基地。ふ頭毎の面積では港内最大。生産された薄板、厚板、鋼管などは、製品岸壁から積み出されている。

### (北浜ふ頭)

世界最大級・最新鋭の造船所として、1973 年（昭和 48 年）にスタートした基地。橋梁、シールド（掘削機）、海洋構造物などが製造されている。65,000 重量トン級バースなどの穀物専用バースが整備され、麦やトウモロコシなども取り扱っている。また、石油化学製品の基礎原料の生産も行われている。

### (南浜ふ頭、南 5 区)

南浜ふ頭では、原油の精製が行われている。また、南浜ふ頭と南 5 区では、発電用燃料や都市ガスの原料として利用される LNG（液化天然ガス）の供給を行っている。

### (飛島ふ頭)

名古屋港のコンテナ貨物の大半を取り扱う一大拠点であり、総延長 2,220m の岸壁や日本初の IT・自動化コンテナターミナルを擁している。

**(木場金岡ふ頭)**

西部臨海工業地帯の一角として整備され、現在では鋼材流通基地としても機能している。航空宇宙産業の進出により、国産ロケットも製造され、専用コンテナでの積み出しも行われている。

**(弥富ふ頭)**

完成自動車の輸出など、外国貿易貨物の取り扱い拠点となっている。また、窯業原料の流通センター、鋼材メーカー、航空機メーカーなどが立地する西部臨海地帯の一角を担う埠頭でもある。

**(鍋田ふ頭)**

中国・アジアのコンテナ貨物を中心に取り扱う、飛島ふ頭と並ぶ名古屋港のコンテナ物流の拠点である。

**1-3-2 名古屋港の機能特性**

先述の各埠頭の役割を踏まえ、名古屋港の機能特性を以下に示す。【図7参照】

**■陸海空の要衝**

海上輸送、陸上輸送、航空輸送の結節点となっている。港内に高規格幹線道路（伊勢湾岸自動車道）が横断しているため、輸送利便性・アクセス性に優れている。海上輸送と航空輸送の連携による輸送形態“シーアンドエア”が行われている。

**■国内有数のコンテナターミナル**

飛島ふ頭及び鍋田ふ頭に、計13バースのコンテナターミナルが整備されている。飛島ふ頭南側コンテナターミナルは、自動搬送台車（AGV）を導入した日本初の自動化ターミナルである。

**■エネルギー港湾としての機能**

港内に4つの火力発電所が立地し、電気を始め、発電用燃料や、都市ガスの原料となるLNGなどのエネルギー供給に貢献している。

**■完成自動車積出基地**

我が国No.1の自動車メーカーの積出基地など、港内に自動車輸出拠点が形成されている。



図7：名古屋港機能概要図

■基礎素材型産業及び航空宇宙産業の集積

名古屋港の東側を中心に、鉄鋼・穀物・エネルギーといった基礎素材型産業が集積している。また、航空機の主要部品の組み立て、国産ロケットの生産、国産旅客機MRJの開発など、航空宇宙産業が集積している。

■親しまれる交流拠点

ガーデンふ頭、金城ふ頭に交流拠点が形成されており、水族館、鉄道博物館、国際展示場、結婚式場、大規模商業施設等が立地している。

■防災機能

高潮防波堤、防潮壁などを有し、背後地の安全・安心の確保に努めている。

1-3-3 名古屋港の貿易概況

①名古屋港の総取扱貨物量、貿易額、貿易黒字の推移

名古屋港の物流は、世界有数の「モノづくり産業」の集積地である中部地域を背景に、原材料を輸入し、高付加価値化した製品、半製品を輸出する形態をとっている。

名古屋港の2013年の貨物取扱実績は、総取扱貨物量が約2億800万トンで世界の港湾の中では、第14位となっており、国内では、13年連続で日本一の座を確保している。【表5、6参照】

また、平成26年の貿易額は約17兆900億円、貿易黒字額については、日本の貿易収支が過去最大の12兆円を超える赤字となる中、約6兆円（17年連続日本一）を誇り、日本経済を牽引している。

【表7参照】

表5：世界の港湾取扱貨物量ランキング

順位	港名	国名	千トン
1	上海	中国	696,985
2	シンガポール	シンガポール	560,888
3	天津	中国	477,339
4	広州	中国	472,760
5	青島	中国	450,111
6	ロッテルダム	オランダ	440,464
7	寧波	中国	399,250
8	ポートヘッドランド	オーストラリア	372,301
9	大連	中国	320,843
10	釜山	韓国	313,295
・	・	・	・
・	・	・	・
・	・	・	・
14	名古屋	日本	208,241
15	ヒューストン	アメリカ	207,973
16	深圳	中国	201,546
・	・	・	・
・	・	・	・
24	千葉	日本	153,961
・	・	・	・
・	・	・	・
31	横浜	日本	119,171

出典：アメリカ港湾管理者協会資

表6：名古屋港取扱貨物量推移と五大港取扱貨物量比較

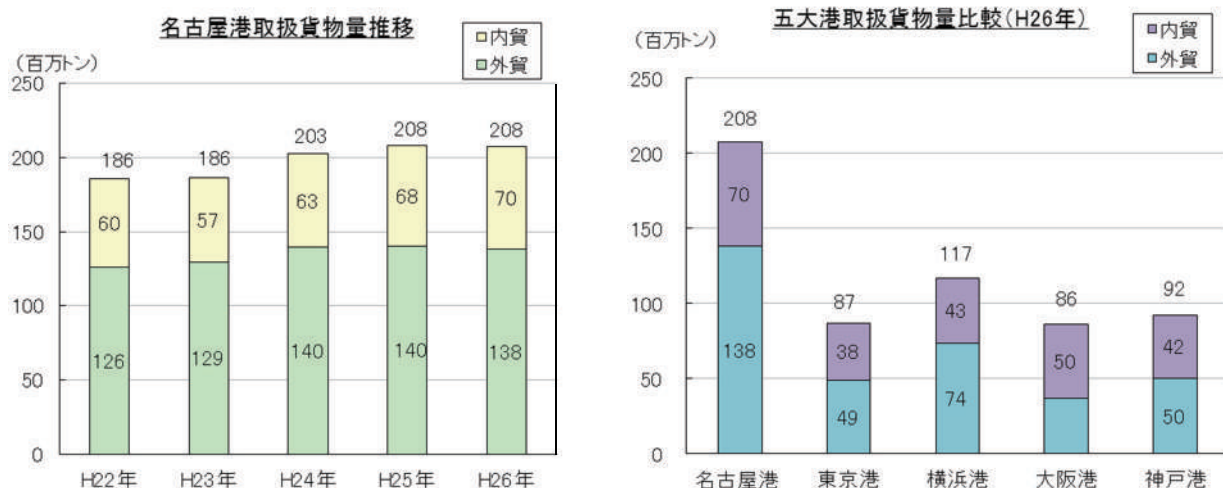
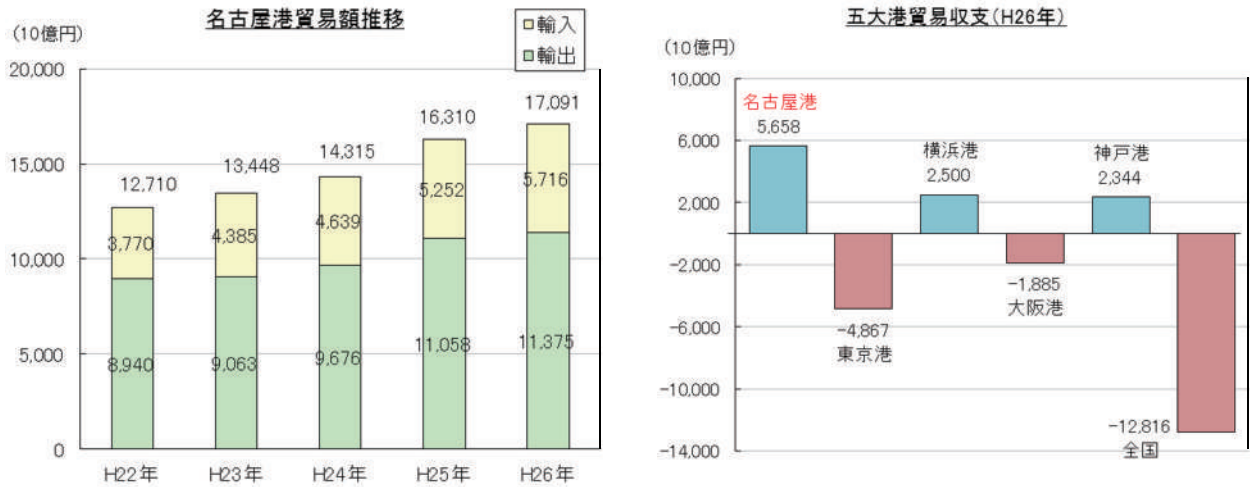


表7：名古屋港貿易推移と五大港貿易収支



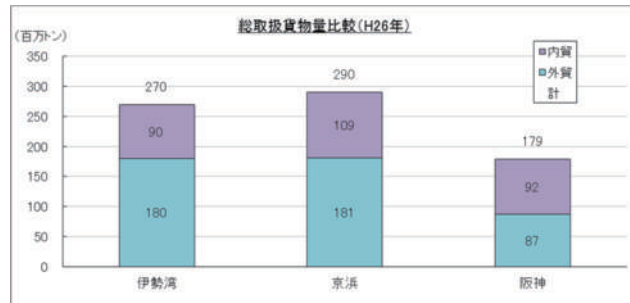
出典：貿易統計（平成26年）

**（参考）京浜港、阪神港、伊勢湾における港勢比較**

※京浜港＝東京・川崎・横浜港 阪神港＝大阪・神戸港 伊勢湾＝名古屋・四日市港

伊勢湾は、総取扱貨物量においては京浜港に比肩する実績があり、阪神港は、京浜港、伊勢湾の取扱量の約6～7割の取り扱いとなっている。【表8参照】

表8：京浜港、阪神港、伊勢湾の総取扱貨物量比較



また、貿易額、貿易収支を考慮して、三大港湾で比較した場合、京浜港は輸入型、阪神港は輸出・輸入の均衡型、伊勢湾は輸出型の特徴が見られる。【表9参照】

表9：京浜港、阪神港、伊勢湾の貿易額及び貿易収支比較





②取扱貨物の品目、コンテナ、バルク、完成自動車の取扱量

名古屋港は京浜港、阪神港と比べ、コンテナのみならず、完成自動車やバルク貨物もバランスよく取り扱っている総合的な港湾である。【表 10 参照】

そして、名古屋港の背後には、自動車、工作機械、今後の成長産業の一つである航空宇宙産業等を始めとする製造業が集積しており、愛知県における製造品出荷額（平成 25 年）は 41 兆 8,703 億円と 37 年連続して全国 1 位の実績を誇っている。

一方、名古屋港に輸入される貨物は、LNG、鉄鉱石、原油、石炭などの原材料が中心となっている。また、名古屋港から輸出される貨物は、背後の企業で製品・半製品化された完成自動車、自動車部品、産業機械、鋼材等が中心となっている。

【表 11 参照】

表 10：名古屋港の取扱品目（輸出）

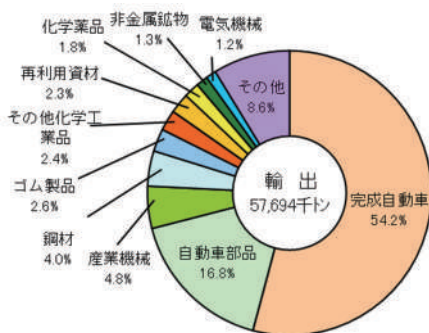
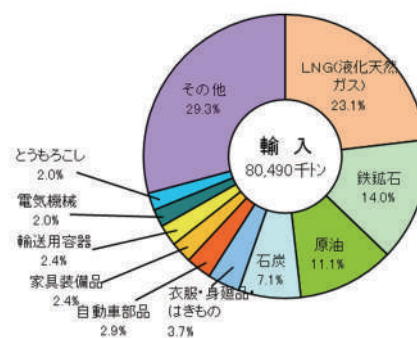


表 11：名古屋港の取扱品目（輸入）



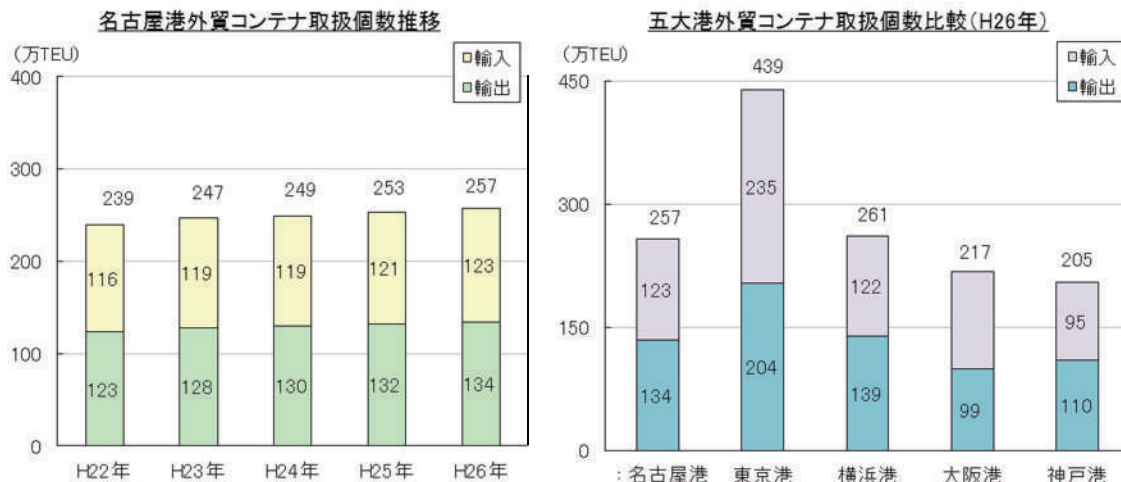
出典：港湾統計（平成 26 年）

②-1 コンテナ取扱量

名古屋港のコンテナの取り扱いについては、飛島ふ頭と鍋田ふ頭の二大拠点において、5ヶ所のコンテナターミナル（飛島ふ頭北・飛島ふ頭南・NCB・飛島ふ頭南側・鍋田ふ頭）で行われている。

なお、平成 26 年の外貿コンテナ取扱個数（速報値）は、約 257 万 TEU であり、5 年連続で前年を上回る実績である。【表 12 参照】

表 12：名古屋港及び五大港の外貿コンテナ取扱個数



出典：港湾統計（平成 26 年）

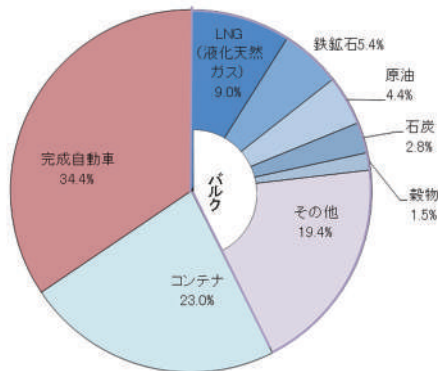
②-2 バルク貨物取扱量

コンテナに続き、我が国産業や国民生活に欠かせない物資である国際バルク貨物（鉄鉱石、石炭、穀物）の名古屋港における取扱量は、約 8,800 万トン、総取扱貨物量（約 2 億 800 万トン）に占める割合の約 43%である。【表 13 参照】

また、名古屋港は、国際バルク貨物を安価かつ安定的に輸送することを実現するため、大型船舶による一括大量輸送を行う港湾のなかで、国から「穀物（トウモロコシ）」における国際バルク戦略港湾として選定された。

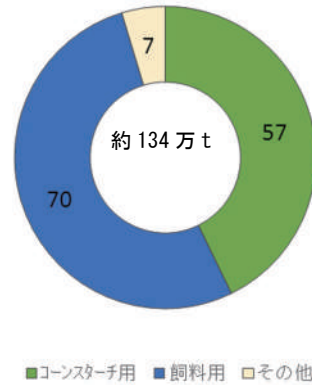
なお、名古屋港における平成 26 年のトウモロコシの輸入量は約 134 万トンと、全国第 3 位であり、コーンスターチ用と飼料用をバランスよく取り扱っている。そして、1,000 種類を超える多様な商品に利用され、食の安全・安心と産業活動を支えている。【表 14 参照】

表 13：名古屋港取扱貨物量構成比（平成 26 年）



出典：貿易統計（平成 26 年）

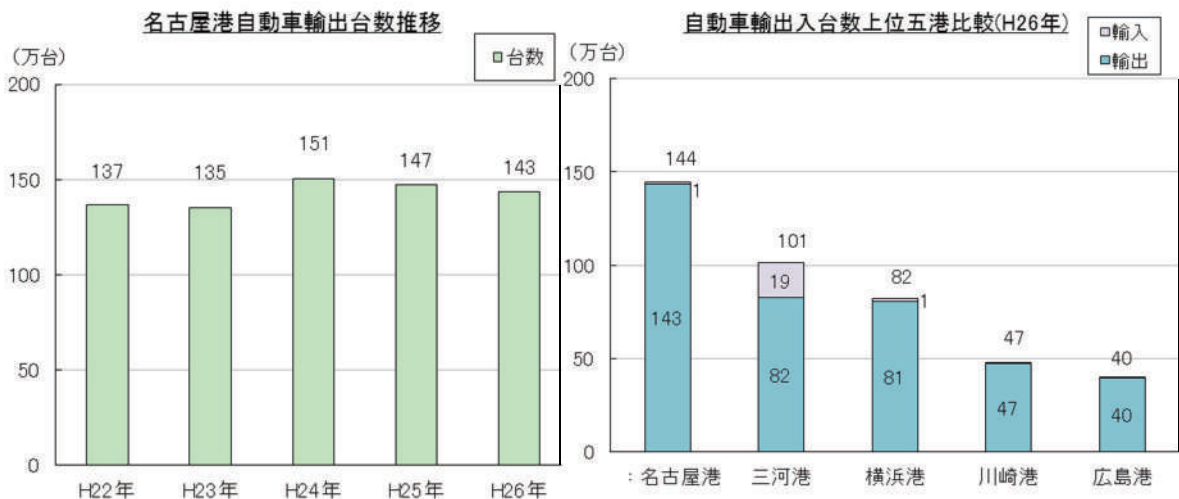
表 14：名古屋港トウモロコシ輸入量（平成 26 年）



②-3 完成自動車台数

コンテナ貨物、バルク貨物以外にも、名古屋港の背後には、我が国を代表する自動車産業が集積しており、その製品の多くが名古屋港を通じて積み出されている。平成 26 年には、年間約 143 万台の完成自動車が名古屋港から世界各国へ運ばれている。【表 15 参照】

表 15：名古屋港及び五大港の完成自動車の輸出入台数



出典：貿易統計（平成 26 年）

1-3-4 臨海部及び背後地の産業立地特性と土地利用の現状

①自動車、鉄鋼、航空宇宙、エネルギー関連産業などの立地特性と背後地の基幹産業

名古屋港の背後圏における産業集積において、具体的には、自動車ではトヨタ、三菱、ホンダ、スズキといった完成車メーカー及びデンソーといった部品メーカー、工作機械ではヤマザキマザック、さらには、電気機械メーカーが立地している。

臨港地区においては、国産旅客機MRJで話題の三菱重工業、ボーイング787の機体部品を製造している川崎重工業があるほか、新日鐵住金をはじめとする鉄鋼メーカーも立地している。

とりわけ、航空宇宙産業は、中部地域が日本の航空機・部品生産額の5割以上、航空機体部品では7割以上を生産する日本の航空宇宙産業の集積地であり、国際戦略総合特区「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」の指定も受けていることから、今後ますますの成長が期待される。

このように名古屋港周辺地域には、世界トップクラスの技術力を誇り日本の産業を支える企業が集結しており、また、幹線道路網がこれら立地企業をカバーし、名古屋港をはじめとする港湾や空港とが結ばれている状況にある。【図8参照】

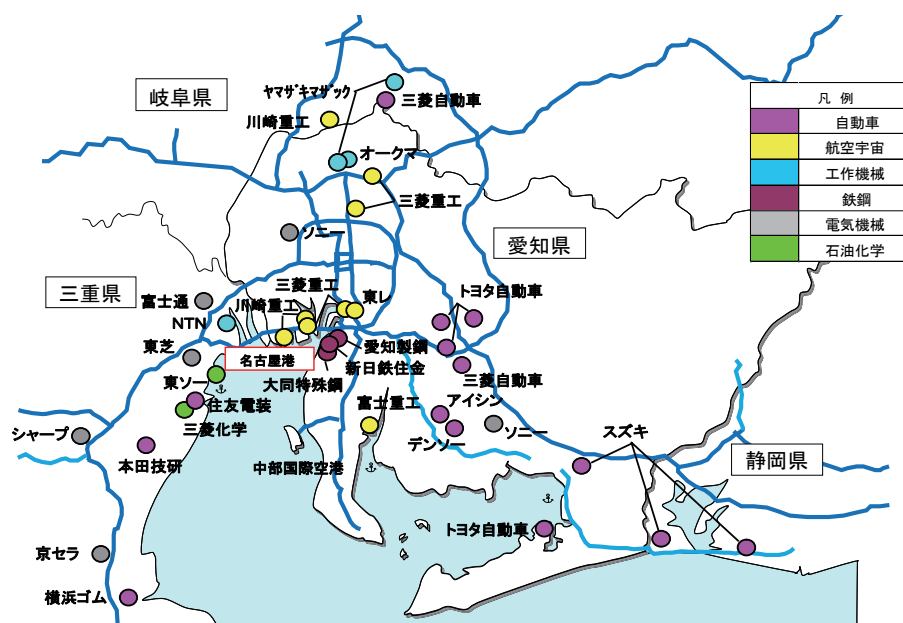


図8：背後産業立地地図

同時に、コンテナ貨物、バルク貨物、完成自動車を取り扱う総合的な港湾として、我が国の基幹産業である自動車関連産業や、次世代産業である航空宇宙産業などの戦略産業を強力にサポートすることが、名古屋港に課せられた使命である。

したがって、名古屋港は、これまでの「国際産業ハブ港」の取り組みを加速・拡大し、「国際産業戦略港湾」として取り組んでいくこととしている。

## ②金城ふ頭における自動車取扱機能の集約化と土地利用の現状

名古屋港の中心に位置する金城ふ頭は、物流、交流の両面において重要な位置付けの埠頭であり、本港における完成自動車のハブ機能を有し、今後も完成自動車取扱機能の強化を図っていく埠頭である。

そこで現在、金城ふ頭及び弥富ふ頭の2つの公共埠頭に分散している完成自動車取扱機能を金城ふ頭に集約・拠点化することによって完成自動車輸送の効率化を図る取り組みを行っている。

なお、名古屋商工会議所においては、業界の関連団体とともに、金城ふ頭における完成自動車取扱機能強化に向けた要望活動を実施した。その結果、現在、完成自動車輸送に対応した岸壁計画や、完成自動車を保管するモータープールを確保するための埋立計画が審議・了承されている。

具体的には、完成自動車の保管施設を拡充するために、新たな埋立計画を位置付け、さらに、自動車船の大型化が年々進み、その隻数も増加していることから、大型船に対応した岸壁を新たに2バース確保し、そのうち1バースを耐震強化岸壁として、大規模地震時にも利用可能な岸壁としている。**【図9参照】**

平成27年度から事業化され、平成33年度の事業完了に向けて取り組まれている。

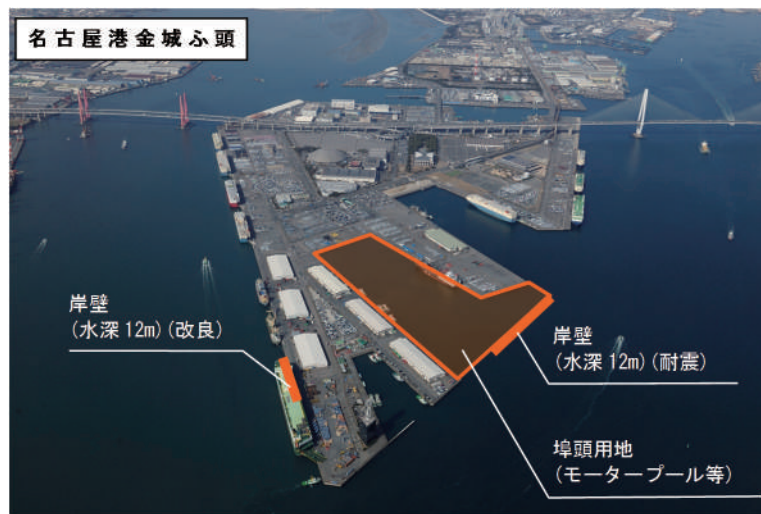


図9：金城ふ頭港湾計画図（一部変更）

## ③金城ふ頭における交流施設（レゴランド等）計画

金城ふ頭では、鉄道や高速道路が直結するアクセスの良さを生かし、中央部は、名古屋市モノづくり文化交流拠点として位置付けられており、すでに「リニア・鉄道館」（JR東海）がオープンしている。

また、現在は、レゴランドを核とした複合開発が進行しており、平成29年の開業を目指し、約13ha（1期約9ha）の事業規模をもつ「LEGOLAND JAPAN」の準備が進められている。**【図10参照】**



- 平成 29 年第 2 四半期（4～6 月）開業予定
- 来場者見込みは年間 180 万人
- 施設設計作業および準備工事が進行中

出典：名古屋商工会議所講演会資料

図 10：レゴランドイメージ図

#### ④ポートアイランドの現状

ポートアイランド（以下、「P I」という）は、平成 19 年 3 月に策定した概ね 20 年先（2027 年頃）を目標年次とする長期構想「名古屋港の針路」において、一体的な開発を行う留保ゾーンと設定している。また、現在、港湾計画において位置付けられている公共用地（約 302ha）の内、約 257ha の埋立が進められており、道路アクセス計画においては、名古屋三河道路（地域高規格道路）の候補路線としての位置付けがなされている。【図 11 参照】

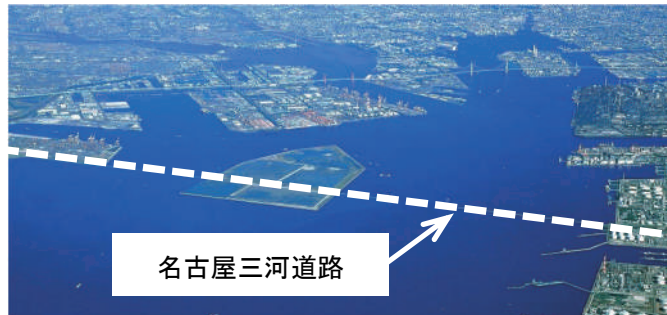


図 11：名古屋三河道路計画図（地域高規格道路）

また、港内での航路及び泊地の浚渫に伴い発生した土砂を受け入れるため、昭和 49 年より国において公有水面埋立の承認を受け埋立を行っている。【図 12 参照】

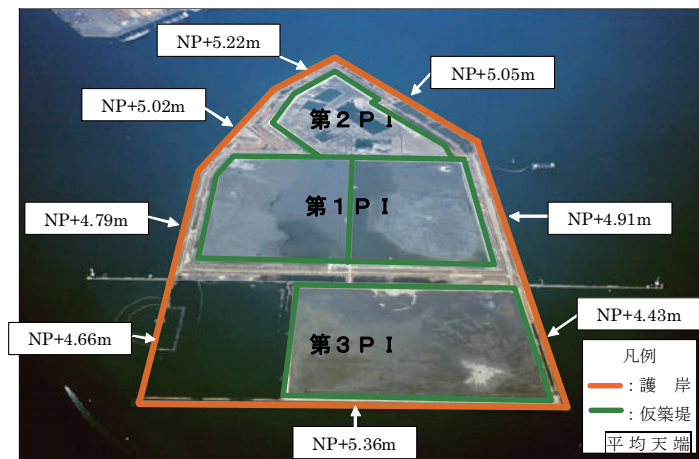


図 12：PI 埋立現況図

現在、計画埋立て容量は、約 3,000 万 $\text{m}^3$ であるが、更にこの上に平成 27 年 2 月時点で約 1,700 万 $\text{m}^3$ を仮置きしている。

また、仮築堤による仮置きは、既に当初埋立計画高さ (N.P. +5.31m) を 11m 以上超える状態にある。【図 13 参照】



図 13：浚渫土砂仮置きイメージ（断面図）

名古屋港港湾計画の改訂において、P I は、名古屋港の中心に位置し、高潮防波堤と一体となった防災上の重要な役割を担う土地であることを念頭におきながら、将来的な社会情勢や地域経済の情勢変化に対応した、地域の更なるポテンシャル向上に資する土地として、これまでに取りまとめた基本方針（名古屋港基本計画検討委員会、パブリックコメントで得られた意見（※））、を踏まえ開発空間の留保としている。

### ※P I に関する意見

#### ○名古屋港基本計画検討委員会

- ・環境、クリーンエネルギー等の方向での土地利用。
- ・外貨収入と観光を目的に、外国人を対象とした施設の建設。
- ・スマートシティなどの体験型テーマパークの要素を取り入れた実験的な街の建設など。

#### 「名古屋港基本計画検討委員会」とは

概ね 20 年先の長期計画と、それを踏まえた概ね 10 年先の基本計画を検討するため、学識経験者、港湾関係者、経済団体、関係行政機関等で構成される委員会（設置：平成 24 年 10 月 22 日）。

#### ○パブリックコメント

- ・新規参入企業の獲得に向け、連絡手段（橋、トンネル）や防災システムの早期整備を望む。
- ・カジノなど新たな発想で有効利用を計画して欲しい。
- ・水深-20m 級のバースを計画して欲しい。
- ・土砂処分場として重要であるとともに「港湾空間の活用」も十分に検討して欲しい。
- ・将来的に活用の中心となるべきエリアであり、防災の観点からも非常に重要な役割を担っている。早急に整備を進めるべき場所であるなど。

1-3-5 防災・減災への取り組みについて

現在、名古屋港では、伊勢湾台風、阪神淡路大震災、東日本大震災を教訓に、高潮・津波、地震から、物流と暮らしを守る防災施設としての整備強化を推進している。

伊勢湾台風の高潮被害を教訓に設置された高潮防波堤（鍋田堤、中央堤、知多堤からなる総延長 7.6km の防波堤）は、東日本大震災を機に、老朽化対策のほか、最大クラスの地震や伊勢湾台風クラスの高潮災害に対する安全性を確保するため、嵩上げ等の改良工事を平成 27 年度の完了に向け進めている。【図 14 参照】

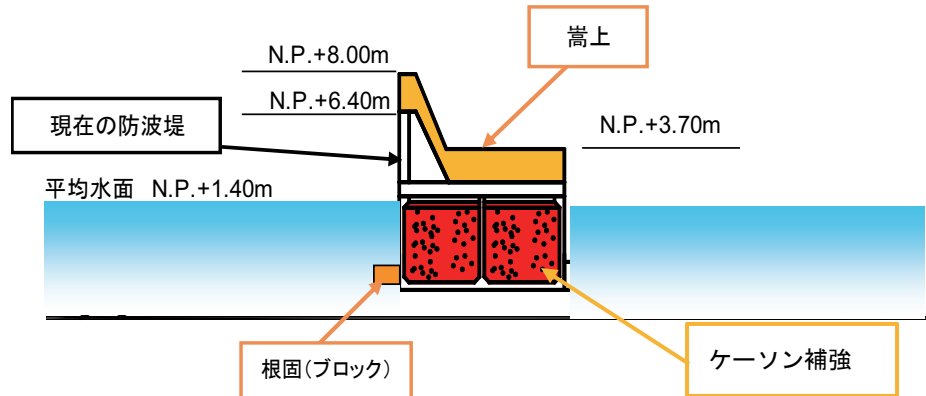


図 14：高潮防波堤改良断面図

また、高潮対策の 2 線堤として、臨海部では、防潮壁が総延長 26.4 km、N.P.（名古屋港基準面）+6.0m～6.5m の高さで整備されている。さらに、現在、液状化対策による防災機能の強化が進められている。【図 15 参照】



図 15：防潮壁位置図

これら取り組みと合わせ、ソフト対策として、高潮・津波、地震時にも防潮扉の開閉を迅速かつ確実に行うために、沿岸防災情報管理システムの整備を進め、更に東日本大震災時に有効性が確認されたGPS波浪計の観測データを活用した「観測情報配信システム」の改良や、利用者の拡大に向けた検討が関係機関と連携して行われている。

また、震災時の港湾機能を維持するため、大江ふ頭、潮凧ふ頭では、緊急物資や人員輸送ルートの確保、鍋田ふ頭、飛島ふ頭南側では、国際コンテナ物流機能の確保に向け、背後の緊急物資輸送道路と連携してそれぞれ耐震強化岸壁が整備されている。【図 16 参照】

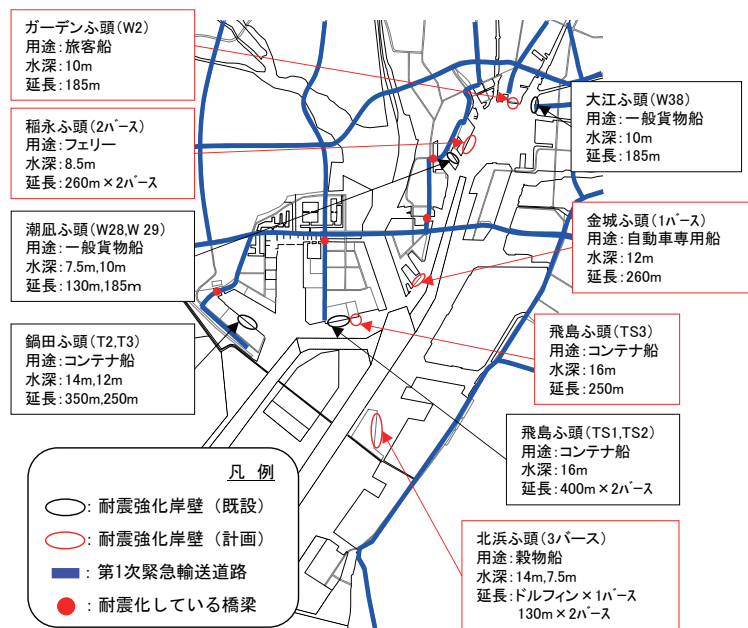


図 16：耐震強化岸壁と緊急輸送道路網図

前述の通り、名古屋港は背後圏に我が国を代表する産業が集積していることから、災害時には、日本経済の停滞を最小化するために、港湾物流機能の早期復旧のための業務継続計画 (BCP) 策定が、現在、国をはじめ関係機関と連携しながら進められている。



## 第2章 名古屋港を取り巻く諸課題の考察

以下に、短・中期的な視点と長期的な展望における課題を示す。

### 2-1 短・中期的な視点における課題

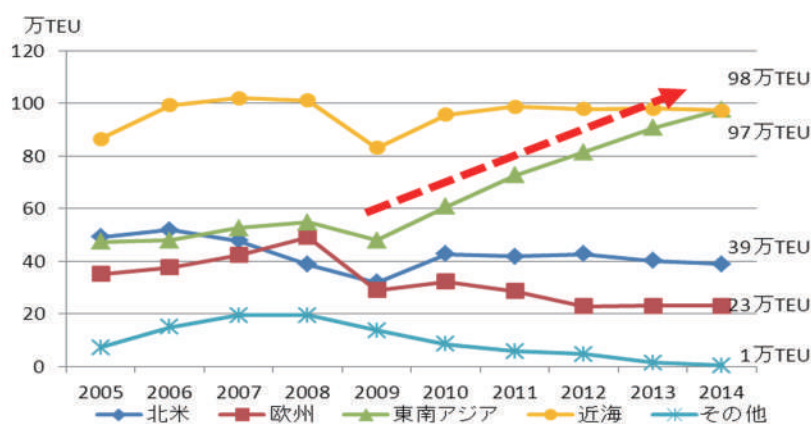
#### 2-1-1 物流面から見た今後の名古屋港に求められる取り組み

##### (1) コンテナ取扱機能強化に向けた整備拡充の必要性

###### 【現況】

2014年（平成26年）の外貿コンテナ貨物は、取扱量（重量ベース）で約4,860万トンと、全国の港湾の中で第1位を記録した。取扱個数は、274万TEUと全国の港湾の中で第3位である。

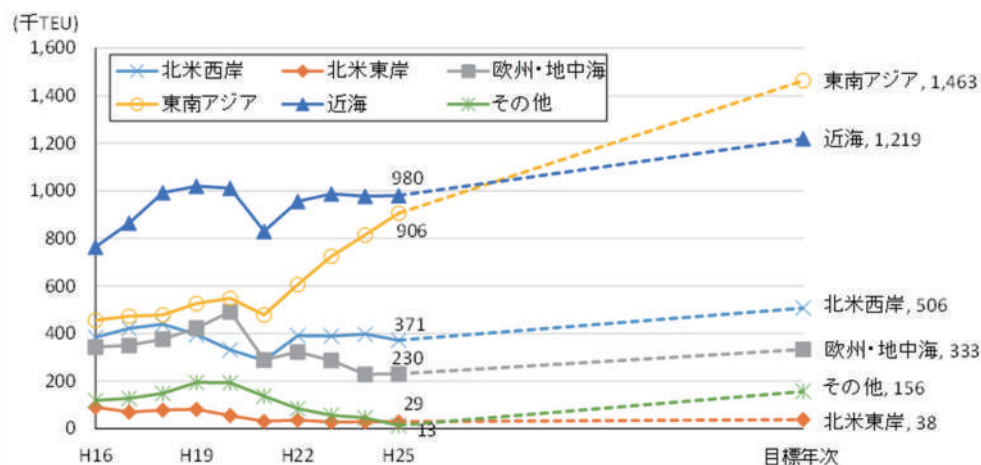
航路別のコンテナ取扱状況については、近海航路が97万TEU、東南アジア航路が98万TEU、北米航路が39万TEU、欧州航路が23万TEUとなっている。【図17参照】



出典：名古屋港基本計画検討委員会資料

図17：航路別コンテナ貨物の推移

近年、東南アジア航路の貨物が著しく伸びており、これは、自動車部品、ゴム製品などの自動車関連貨物の増加に起因するものである。【図17参照】



出典：名古屋港基本計画検討委員会資料

図18：東南アジア航路の貨物の推移

今後、東南アジア航路においては、自動車需要の増加に伴い、海外生産工場への自動車部品、ゴム製品（タイヤ等）の輸出増加を見込み、将来取扱コンテナ個数を、約91万TEU（2013）から、約146万TEU（目標年次）に、近海航路においても、同様の理由により、約98万TEU（2013）から約120万TEU（目標年次）にコンテナ貨物が伸びるものと想定している。【図18参照】

更に、寄港するコンテナ船についても、近年急速な大型化が進んでいる。

伸びが著しい東南アジア航路においては、水深15m岸壁が必要な船舶（5万DWT級）は全体の30%を超える状況となっている。また、入港隻数も近年急激に伸びており、今後もコンテナ貨物の伸びと併せて、この傾向が続く可能性がある。【図19・20参照】

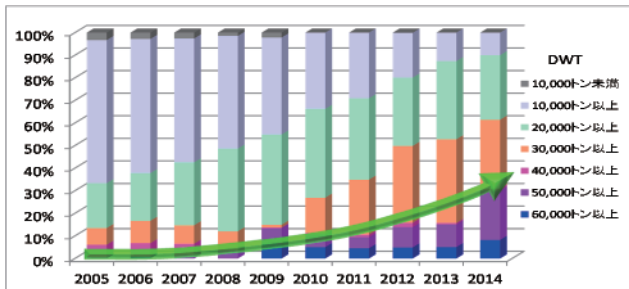


図19：名古屋港における東南アジア航路の船型の推移  
出典：名古屋港基本計画検討委員会資料

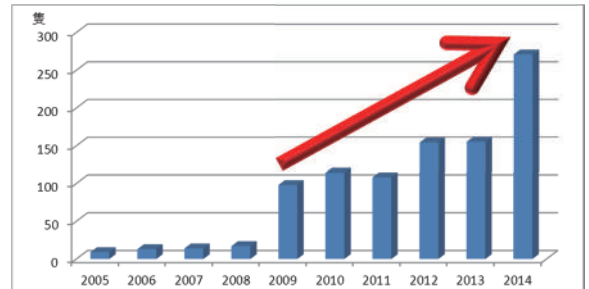


図20：東南アジア航路 50,000DWT 以上の船舶推移

基幹航路（欧州航路）においても、水深16m岸壁が必要な船舶（10万DWT級）は、全体の70%を超えている。入港隻数も近年、増加傾向にあり、今後もこの傾向は続くものと想定される。【図21・22参照】

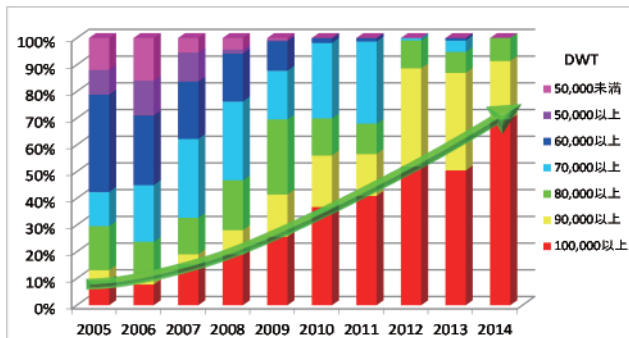


図21：名古屋港における欧州航路の船型別推移  
出典：名古屋港基本計画検討委員会資料

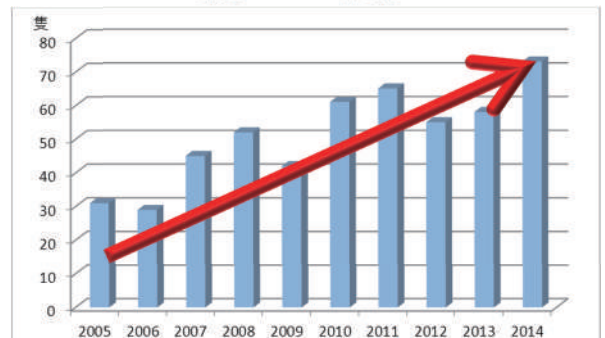


図22：基幹航路（欧州航路）における100,000DWT以上の船舶推移

近年の船舶の大型化に対応して、名古屋港では、飛島ふ頭南側コンテナターミナルの水深 16m 岸壁の整備に引き続き、東航路の水深 16m への増深及び拡幅を現在進めている。

また、海上コンテナ輸送の効率化に向け、京浜港や阪神港においては、インランド・デポの整備などの取り組みが行われているほか、国においても「コンテナラウンドユース推進協議会設立準備委員会」を立ち上げ、コンテナラウンドユースに係る取り組みを推進していく上での課題やその方策等について検討を行っている。

以上から、コンテナ取扱機能強化において、次のような課題への対応が必要と考える。

**【課題】**

- 基幹航路及び東南アジア航路の船舶の大型化への対応
- 大型船に対応した施設計画に伴い、安全で円滑に利用できる航路体系の構築及び水域の確保が必要
- 東南アジア航路、近海航路などのコンテナ貨物増加への対応
- コンテナ貨物の増加等に対応するため、コンテナ関連の物流用地の確保
- コンテナ貨物の増加等に対応した臨海部物流の効率化に向け、港内及び背後圏周辺道路アクセスの確保
- コンテナ貨物の増加等に対応した輸送の効率化を図るため、新たなシステムの導入に向けた取り組み
- 南海トラフ巨大地震等が想定される中、災害時の物流機能を維持していくための港湾機能の確保

**(2) 自動車輸送機能の強化に向けた整備拡充の必要性**

**【現況】**

名古屋港は、約 6 兆円の貿易黒字のうち、約 5 割が完成自動車輸出によるもので、2014 年（平成 26 年）で約 143 万台と、全国の港湾の中で第 1 位（輸出台数においては、35 年連続日本一を誇っている）であり、全国シェアの約 3 割を占めている。

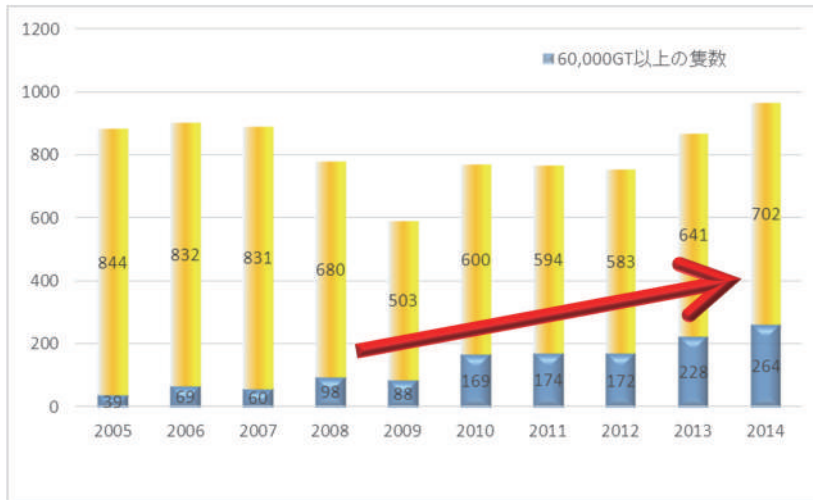
現在、名古屋港の完成自動車の輸出拠点、主に公共岸壁の金城ふ頭、弥富ふ頭、及び専用岸壁の新宝ふ頭の 3 ヶ所から行われており、特に公共岸壁においては、2 ヶ所に分散した状況である。

また、完成自動車の輸出拠点の一つである金城ふ頭では、周辺に点在している保管用地から完成車を集約し、海外への輸出に対応している状況である。**【図 23 参照】**



図 23 : 完成自動車の輸送拠点 (平成 26 年実績)

一方、完成自動車を海外等へ運搬する自動車専用船は、総トン数6万トン以上の大型船の寄港が名古屋港において増加している状況である。【図24参照】



邦船社 7,000台積級 自動車専用船  
「ARIES LEADER」(日本郵船)  
総トン数:69,931トン 全長:199.98m 幅:35.80m 喫水:10.4m

図24：自動車専用船の推移

以上から、自動車輸送機能の強化に向けて、次のような課題への対応が必要と考える。

【課題】

- 金城ふ頭において、完成自動車取扱機能の強化・拡充
- 自動車専用船の大型化への対応
- 金城ふ頭内外に配置された、完成自動車の保管用地の集約による輸送効率化
- 金城ふ頭及びその周辺において、完成自動車の保管用地の拡充  
(参考) 自動車専用船の大型化への対応と、完成自動車取扱機能の効率化に向け、平成26年12月の港湾計画一部変更では、金城ふ頭において水深12m岸壁2バース、完成自動車の保管用地として埠頭用地約7haを計画  
[既定計画]
- 南海トラフ巨大地震等が想定される中、災害時の物流機能を維持していくための港湾機能の確保(再掲)

### (3) 物流機能を十分に活かすための周辺環境の整備

#### 【現 況】

名古屋港の既定計画に基づき整備された基盤施設については、貨物量の増加に伴う港湾関連車両による交通量の増加や、貨物保管施設用地不足等の状況が見られる。また、コンテナ船をはじめとした船舶の大型化等によって、航路航行管制の時間が増加しており、東航路においては、1日平均約6時間の管制が掛かっている。今後、コンテナ機能の強化や自動車輸送機能の強化に向け、臨海部における陸海アクセス等の環境整備への対応が求められる。

以上から、物流機能を活かすための周辺環境整備において、次のような課題への対応が必要と考える。

#### 【課 題】

- 大型船に対応した施設計画に伴い、安全で円滑に利用できる航路体系の構築及び水域の確保が必要(再掲)
- コンテナ貨物の増加等に対応するため、コンテナ関連の物流用地の確保(再掲)
- コンテナ貨物の増加等に対応した臨海部物流の効率化に向け、港内及び背後圏周辺道路アクセスの確保(再掲)
- 金城ふ頭内外に配置された、完成自動車の保管用地の集約による輸送効率化(再掲)

### (4) 港湾の強靱化に向けた取り組み

#### 【現 況】

#### (ア) 国土強靱化に向けた国、自治体の取り組み

平成25年12月11日に「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法（以下「基本法」）」が公布・施行された。この基本法における国土強靱化に関する施策に係る基本的な指針として「国土強靱化基本計画（以下「基本計画」）」が平成26年6月3日に策定された。

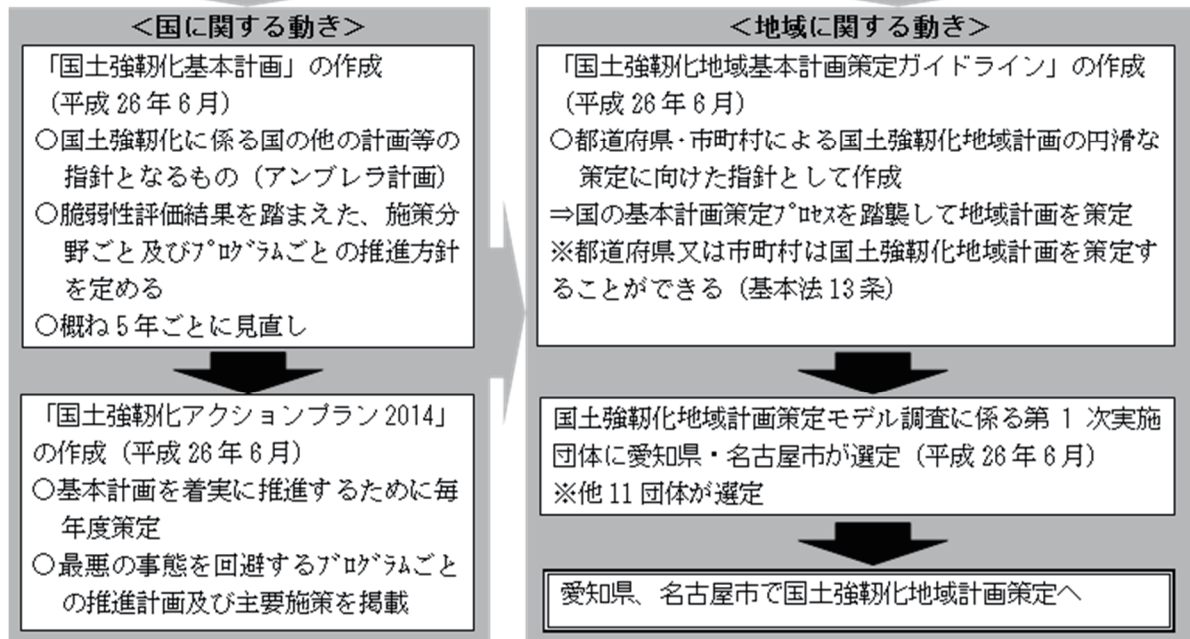
基本計画は、国土の健康診断にあたる脆弱性評価を踏まえて、強靱な国づくりのためのいわば処方箋を示したものであり、国土強靱化に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、基本計画以外の国土強靱化に関する国の計画等の指針となるべきものである。

平成26年6月、国において、国土強靱化基本計画が策定されたことから、地震・津波による災害を対象とする地域強靱化計画を、愛知県では、平成27年8月24日に策定、名古屋市では、平成27年10月頃を目途に策定予定である。今後、台風や集中豪雨による風水害や土砂災害等、大規模自然災害全般を対象とする計画が平成27年度内を目標に策定される予定である。

(参考) 国土強靱化に関する国・地方・名古屋港の動き

### 1. 国土強靱化基本法の公布・施行による国及び地方に関する動き

「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」の公布・施行  
(平成 25 年 12 月)【内閣官房】



### 2. 国土強靱化地域計画（地域強靱化計画）のポイント（抜粋）

- ・国土強靱化の観点から、地方公共団体における様々な分野の計画等の指針となるもの（アンブレラ計画としての性格を有する）。
- ・行政全般に関わる既存の総合的な計画よりも上位に位置づけ。
- ・基本計画との調和を保ちつつ、地域が直面する大規模自然災害等のリスクの影響の大きさや緊急度等を踏まえ、施策について個別の事業も含め、重点化・優先順位づけしながら、地域計画を策定。
- ・住民、経済団体、民間事業者、地方公共団体、国等の関係者による取り組み、さらには区域以外の地方公共団体との連携・協力による取り組みも取り入れる。
- ・発災前（平時）の施策を対象とし、発災時及び発災後の対処そのものは対象としない（但し、応急対策及び復旧・復興を効果的に行うための事前の備えは対象となる）。
- ・地方公共団体における目標を明確化し、主たるリスクと強靱化すべき分野の特定を行い脆弱性の評価を行ったうえで対策を検討。

### 3. 愛知県・名古屋市の作業概要

- ・愛知県及び名古屋市は、「国土強靱化基本計画」、「国土強靱化地域基本計画策定ガイドライン」を基に、地域強靱化計画策定に向け取り組んでいる。
- ・各地域特性等を踏まえたリスクシナリオの設定を行い、また、国土強靱化基本計画で示された強靱化施策分野を基に、愛知県と名古屋市で調整を行いながら各個別施策分野及び横断的分野の設定も行い、脆弱性の評価・分析を実施した。
- ・評価・分析を踏まえ、強靱化施策の推進方針を示し、優先的に取り組む施策を位置づける。

#### 4. 愛知県、名古屋市の地域強靱化計画における名古屋港に関する事項

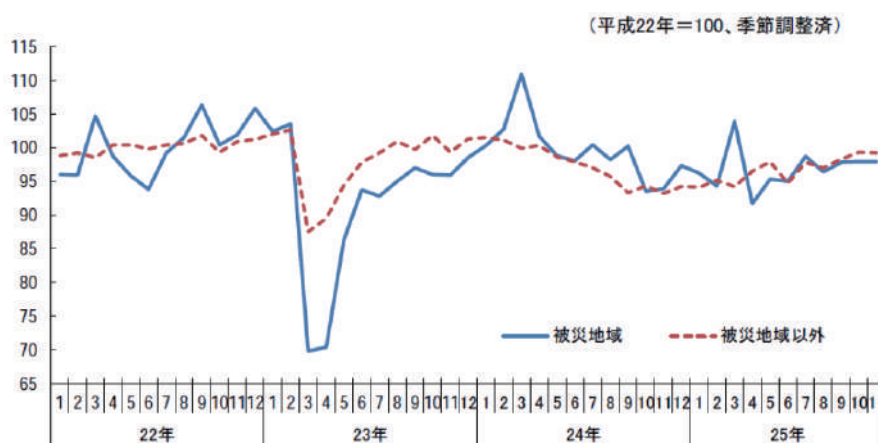
名古屋港に関する「強靱化施策の推進方針」及び「優先的に取り組む施策」については、以下のとおり。

- (1) 港湾BCPの策定
- (2) 耐震強化岸壁等の港湾施設の地震対策
- (3) 高潮防波堤や防潮壁等の防災施設の整備
- (4) 港湾施設等の予防保全

#### (イ) 災害時における港湾の機能継続に向けた取り組み

東日本大震災では、被災地の工場等の損壊等に伴い、サプライチェーンが寸断され、全国の産業生産活動に支障をきたすなどの影響が広がった。

東日本大震災に係る地域別鉱工業指数の試算値（平成25年11月分確報）



出典：「震災に係る地域別鉱工業指数の試算値」について（平成25年11月分確報）  
（平成26年1月20日経済産業省調査統計グループ経済解析室）

それを教訓とし、近年、官民において業務継続計画（BCP: Business Continuity Plan）の策定が行われている。業務継続計画とは、ヒト、モノ、情報及びライフライン等、利用できる資源に制約がある状況下において、応急業務及び継続性の高い通常業務（非常時優先業務）を特定するとともに、非常時優先業務の業務継続に必要な資源の確保・配分や、必要な措置を講じることにより、大規模災害時にあっても、適切な業務執行を行うことを目的とした計画である。つまり、業務継続計画とは、事業を遂行（継続）するという社会的・経済的使命を果たすための「経営の在り方」そのものである。

名古屋港においては、南海トラフの巨大地震や津波による大規模災害を想定し、緊急物資輸送及び通常貨物輸送の早期回復を図る計画である「名古屋港港湾機能継続計画」を平成27年6月に策定した。また、伊勢湾全体として、港湾物流機能を早期に回復させるために、広域連携に関する行動計画である「伊勢湾港湾機能継続計画」を平成27年度を目途に取り纏める予定である。

(参考) 愛知県の地震・津波の被害想定

愛知県は、東日本大震災を機に、大規模な地震や津波について、2014年5月の「愛知県防災会議」において、最新の知見に基づいた地震に対する新たな被害想定を公表した。

(名古屋港における最大震度は6強と試算) 【図25参照】

被害量の想定(過去地震最大モデルによる想定)(愛知県)

- ・ 建物被害(全壊・焼失棟数) 94,000棟
- ・ 人的被害(死者数) 6,400人
- ・ 避難者数 80万人
- ・ 経済被害額(直接被害額) 約13.86兆円

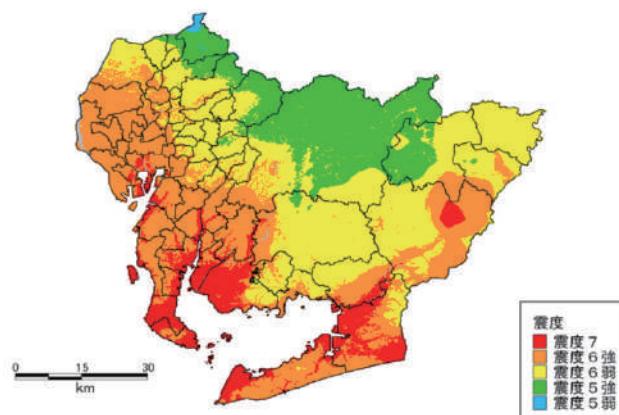


図25：震度分布

以上から、港湾の強靱化に向けて、次のような課題への対応が必要と考える。

【課題】

○南海トラフ巨大地震等が想定される中、災害時の物流機能を維持していくための港湾機能の確保(再掲)



2-1-2 交流面から見た今後の名古屋港に求められる取り組み

大型旅客船への対応

【現況】

世界のクルーズ人口は、2000年～2010年において約2倍（2010年：2,116万人）に増え、北米で約2倍（2010年：1,427万人）、欧州では約3倍（同：578万人）に増加したとされている。アジアにおいても、近年、中国などで大幅に増加し、2012年～2020年には、アジア全体で約3倍（2020年：380万人）、日本でも同期間において約3.5倍（77万人）の伸びが予測されている。

近年、外国船の寄港回数は、中国等からの大型クルーズ船による短期クルーズの周遊圏内に入る九州・沖縄等の港湾で特に急増しており、また、外国船社が日本発着クルーズにも大型クルーズ船の配船を開始したことから、横浜・神戸および地方の港湾でも大型クルーズ船の寄港が増加してきている。【図26、27参照】

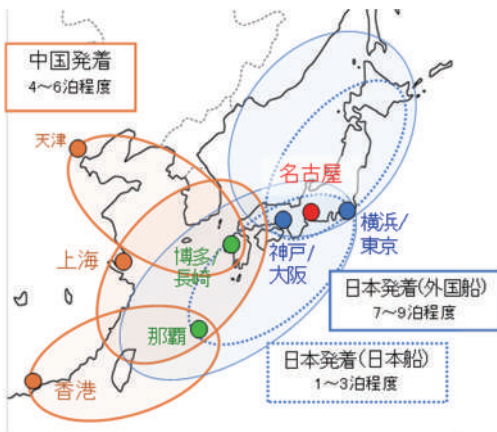


図26：最近の外国船による日本及び中国発着クルーズ周遊傾向概略図

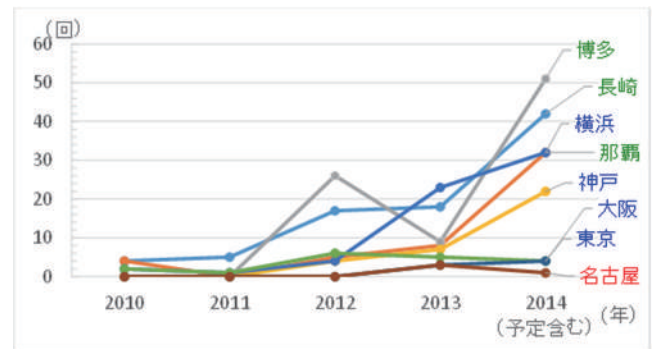


図27：大型クルーズ船（7万総トン）寄港状況

アジアを中心として訪日外国人観光客（インバウンド）が急増するなか、国においては、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」に基づき、2020年の「クルーズ100万人時代」の実現に向け、官民一体となった取り組みを進めている。こうしたなか、名古屋商工会議所においては、「名古屋港外航クルーズ船誘致促進会議」を設立し、外航クルーズ船の寄港増加に向けた取り組みを進めるとともに、賑わい溢れる港の実現を目指し、観光振興や地域経済の活性化を図るため、各種活動を展開している。

名古屋港へのクルーズ船寄港数は、我が国の寄港地の中心である横浜・神戸や、九州・沖縄等の観光地港に次ぐ回数であるものの、年30回前後である。【下表参照】

2010			2011			2012			2013			2014		
順位	港湾名	回数	順位	港湾名	回数	順位	港湾名	回数	順位	港湾名	回数	順位	港湾名	回数
1	横浜	122	1	横浜	119	1	横浜	142	1	横浜	152	1	横浜	146
2	神戸	103	2	神戸	107	2	博多	112	2	神戸	101	2	博多	115
3	博多	84	3	博多	55	3	神戸	110	3	石垣	65	3	神戸	99
4	長崎	54	4	那覇	53	4	長崎	73	4	那覇	56	4	那覇	80
5	那覇	52	5	石垣	49	5	那覇	67	5	東京	42	5	長崎	75
6	鹿児島	52	6	名古屋	28	6	石垣	52	6	長崎	39	6	石垣	73
7	石垣	47	7	宮之浦	23	7	名古屋	43	7	博多	38	7	小樽	41
8	名古屋	27	8	長崎	21	8	別府	34	8	名古屋	35	8	函館	36
9	宮之浦	25	9	広島	19	9	鹿児島	34	9	二見	29	9	鹿児島	33
10	広島	22	10	鹿児島	18	10	大阪	33	10	広島	26	10	名古屋	30

出典：国土交通省港湾局（2014年の我が国のクルーズ等の動向について）

現在、名古屋港におけるクルーズ船の受け入れについては、背後の商業施設、交通アクセス、利便性の高さから要望の高いガーデンふ頭が中心であるが、エアドラフト 51 m以上の中央大橋を通過できない大型クルーズ船については、臨時的に金城ふ頭西側の岸壁で対応している。

ただし、現在金城ふ頭西側の岸壁背後では、完成自動車などを取り扱う物流施設が稼働しているため、受け入れのためには、物流施設の稼働状況との調整が必要な状況である。また、公共交通機関があおなみ線のみであることから、中川運河を活用した舟運など、水上交通を利用した都心との有機的なネットワークづくりが必要である。

今後、ガーデンふ頭においては、寄港数の増加が見込まれ、繁忙期での更なる対応が求められるのと同時に、金城ふ頭西側についても、完成自動車物流を集約していく将来計画、公共交通機関の利便性、交流・物流の動線整理などに課題があるため、長期にわたり暫定利用することは困難な状況である。【図 28 参照】

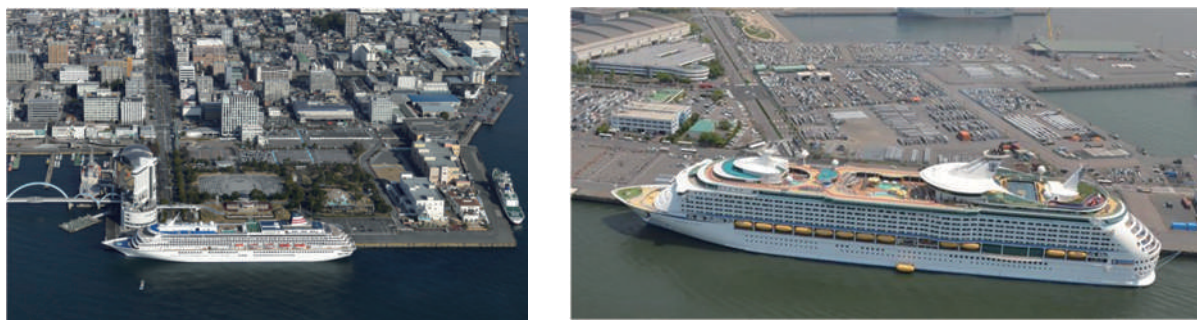


図 28 : ガーデンふ頭・金城ふ頭への寄港状況

以上から、大型旅客船対応に向けて、次のような課題への対応が必要と考える。

#### 【課題】

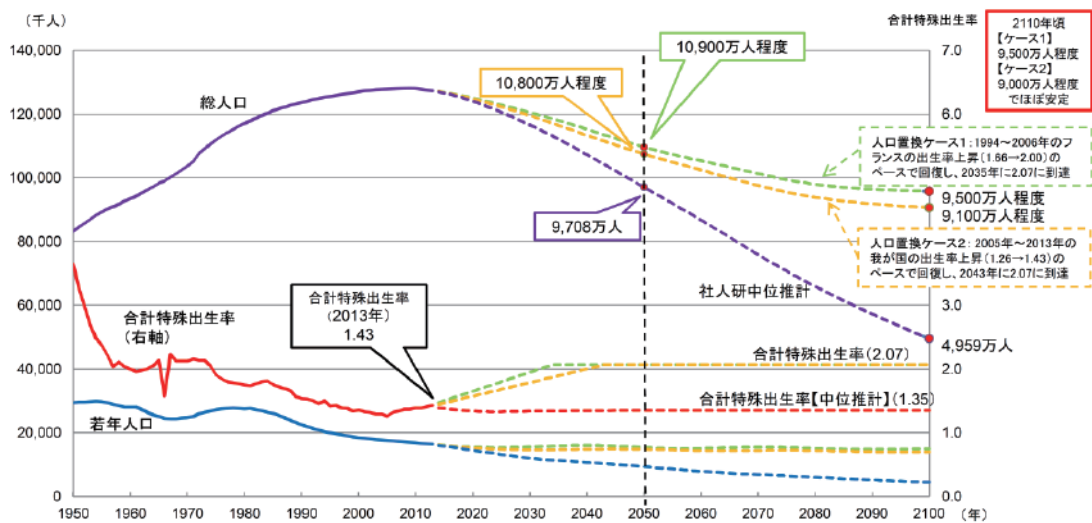
- 外国客船の中には、名港中央大橋を高さの制約(51m)により通航できない大型船も就航しており、その対応が必要(現在は、金城ふ頭においてW80、81を暫定利用)
- 金城ふ頭では、大型クルーズ船が近年投入されており、交流開発と一体となった大型旅客船岸壁の確保が求められている
- 金城ふ頭における交流拠点開発による物流・交流の分離対応(土地利用の設定、ふ頭内外のアクセス改善)
- 今後更なる外内航旅客船の寄港増加が見込まれる中、そのほとんどが入港するガーデンふ頭の機能強化が必要
- 水上交通(舟運)による金城ふ頭へのアクセス確保が必要

## 2-2 長期的な展望における課題

### 2-2-1 急激な人口減少(生産年齢人口の減少)

我が国は2008年をピークに人口減少局面に入った。合計特殊出生率は、ここ数年若干持ち直しているものの、1.43と低水準であり、2050年には人口が1億人を割り込み、約9,700万人になると推計されている。また、これに伴って、我が国の約38万k㎡の国土のうち、6割の地域で人口が半減以下になり、さらにその1/3（全体の約2割）には、人が住まなくなると推計される。【図29参照】

民間機関からは、将来人口減少はさらに深刻な状況となり、一部自治体が消滅することも考えられるとの指摘もされている。

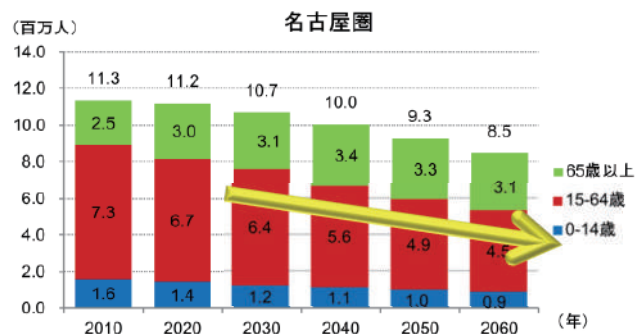


出典：国土のグランドデザイン2050より

図 29：将来推計人口の動向

なお、名古屋圏における2060年における将来推計人口の動向を年齢別にみると、若年・生産年齢人口の減少や高齢者の増加が進むとの予測がされている。

特に生産年齢人口については、2010年比で約6割になると予測されている。【図30参照】

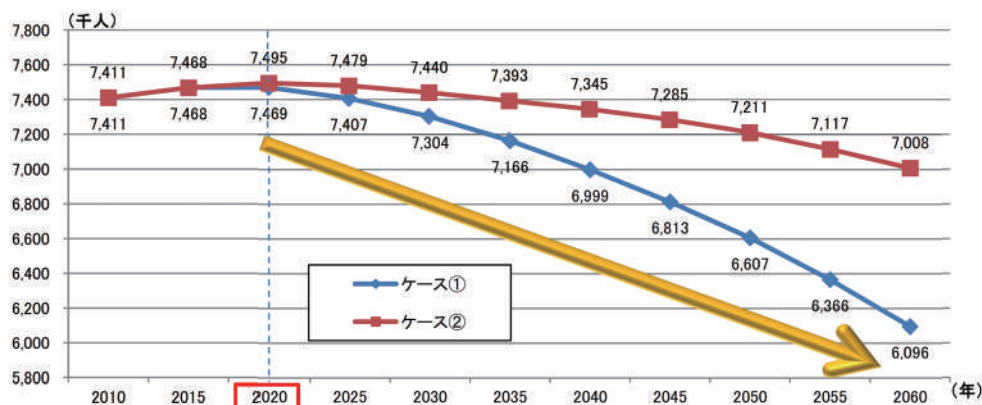


出典：国土のグランドデザイン 2050

図 30：将来推計人口の動向（名古屋圏）

また、愛知県の「まち・ひと・しごと創生総合戦略」における人口ビジョンでは、出生率が現状（※1）のままであれば、愛知県の人口は、2060年に約610万人まで減少し、出生率が上昇した場合（※2）には、約700万人になると推計している。【図31参照】

将来、この地方における産業・物流分野において、人口減少時代に備えた対応が求められると考えられる。



出典：「まち・ひと・しごと創生総合戦略」資料

※1 ケース①：出生率が現状程度で推移する場合（2020年：1.48、2030年～：1.45～1.47）

※2 ケース②：出生率が上昇する場合（2030年までに1.8、2040年に2.07）

図 31：将来推計人口の動向（愛知県）

### 2-2-2 将来の産業動向

近年、産業界においては、I o T（インターネット・オブ・シングス）を活用し、製造工場の完全自動化や、取引先などの設備を含めた産業全体の生産の最適化を目指す動きが見られる。このI o Tとは、工場設備をはじめ、車や家電などの様々なモノをインターネットに繋ぎ、集めた情報を分析して機器の故障を予知したり、マーケティングに活用したりする概念であり、部品製造から組み立て販売までのすべての現場が連結され、透明化されるものである。この取り組みが進むことにより、近い将来、産業活動においては、効率化が進むことが予想されている。そこで、国内有力企業において、既にこのような次世代のモノづくり技術の導入に向けた取り組みが始まっている。

また、海外においては、ドイツの「インダストリー4.0」が話題となっている。これは、I o Tと同様のシステムで、設計～生産～販売までのデータとマーケットニーズと生産プロセスのデータを繋ぎ、多品種少量生産を更に進化させた変種変量生産に対応したシステムで、リードタイム削減など、柔軟で自立的な生産現場の創出を目指している。ドイツの場合は国家レベル、ひいては世界中の製造業全てがインターネットに接続される発想である。

このような国内外の動きが、近い将来、第4次産業革命をもたらすと言われている。これは、物流分野においても大きな変革（物流の更なる効率化）をもたらすのは予想されることで、今後、対応を考えることが求められる。

### 2-2-3 技術革新の動向

我が国の基幹産業である自動車産業界においては、ここ1、2年、自動車の自動運転技術の開発が活発に進められている。これは、交通事故や交通渋滞の課題解消はもちろんのこと、将来の物流分野に対して自動運転が創造する社会的価値を産み出す取り組みとなる。現在、自動運転の研究開発は、国際的には競争領域に入っており、海外では、ダイムラーが既に100km以上の距離において市街地を走行するなどの実証実験を重ねている。また、BMWは、ドリフト走行など人間には難しい運転でも、自動運転の技術的な可能性を示している。

また、国内でも、日本を代表する自動車・自動車部品メーカー、大学など産学連携した自動運転の技術開発（公道実証実験）が行われており、2020年代への実用化が期待されている。

一方、港湾においても、海外では欧州を中心とした世界の主要コンテナ港湾において、コンテナ貨物取扱の効率化・生産性向上等による港湾の国際競争力を強化するため、コンテナターミナル施設の自動化が進められている。

また、国内では、名古屋港の飛島ふ頭南側コンテナターミナルにおいて日本で初めて自動車搬送台車（AGV）や遠隔自働RTGを導入した自動化ターミナルを整備し、「船社・港運・陸運」10社の共同出資により設立された飛島コンテナ埠頭（株）において、ITを活用してこれらの機器の効率的な連携を図る等、荷役効率向上への取り組みがなされており、今後、更にこのような施設の充実が求められることが予想されるが、我が国の他のターミナルでは自動化への導入が進んでいない。【図32参照】



図32：飛島ふ頭南側コンテナターミナル

#### 2-2-4 スーパー・メガリージョン

2027年（平成39年）に東京－名古屋間、2045年（平成57年）に東京－大阪間の開業が予定されているリニア中央新幹線により、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約1時間で結ばれ、世界からヒト・モノ・カネ・情報を引きつける人口規模約7,000万人の世界最大のスーパー・メガリージョン（大規模経済圏）が、将来、形成されることとなる。

リニア中央新幹線により首都圏と僅か40分足らずで結ばれる中部圏は、生活・産業面の環境においては、住宅当たりの面積や地価が、関東や関西に比べ優位であり、特に産業面においては、モノづくり産業が立地していることから、製造品出荷額は、全国シェア約2割程度で推移している。この地域は、人が住む場所、働く場所として人を呼び込む条件が整っているとと言える。更に東海道新幹線とリニア中央新幹線によるアクセスの二重系化が図られることにより、補完機能だけでなく、首都機能自体を担うことができる地域となる。

また、中部圏のモノづくり産業を物流面で支える名古屋港においては、我が国の貿易収支が赤字となる中、17年連続して貿易黒字額日本一となり、ここ10年間で約50兆円を超える貿易黒字額を稼ぎ出し、この傾向は今後も次世代の自動車産業や航空宇宙産業などに代表される新しいモノづくり産業の成長が期待されることから継続するものと考えられる。

そこで今後、東京・名古屋・大阪の三大都市圏のスーパー・メガリージョンの形成を見据えた港湾の役割・連携のあり方の検討が必要と考える。

#### 2-2-5 港の新たな活用(開発用地確保に向けた取り組みの加速)

名古屋港が、将来に向け更なる発展を目指すには、老朽化・旧式化した港湾施設機能の改良・効率化を進め、これまで以上に用地の高度利用化を図ることが大切である。

また、物流機能の強化に向け新たな用地を開発するなど、土地活用にも取り組まなければならない。

なかでも、大規模な未利用地（約257haの埋立が進行中）という魅力を持つポートアイランドにおいては、早急に有効活用に向けた議論を進めるとともに、帰属やアクセスなどの課題解決に向けた体制作りを進めていかなければならない。

同時に、ポートアイランドは、名古屋港内の大規模な浚渫土砂処分場としてこれまで新規バース整備や航路増深などの土砂処分に対応してきたものの、当初の計画よりも11m以上の高さに積み上がるほど土砂の仮置きがされている状況であることから、新たな浚渫土砂処分場の確保も急務である。国においては、新たな浚渫土砂処分場の検討を進めており、現在、中部国際空港沖を候補地とし、漁業影響調査などを始めている。

いずれにしても、ポートアイランドにおける将来の開発と土砂処分場の課題解決については、長期的な取り組みとなるが、新たな活用に向けた関係者間の調整をできるだけ早く行う必要があると考える。

## 2-3 港に求められる企業の声

名古屋港は、背後圏にモノづくり産業が集積していることから、当地域を物流面から支えているだけでなく、近年では、大型旅客船の受け入れなど、交流面においても積極的な取り組みを進めている。

また、名古屋港の更なる機能強化や新たな活用を検討するうえでは、港運・海運会社、荷主企業など、実際に港を利用する各企業の声を踏まえたものとすべきである。

そこで本提言では、第2章において取り上げてきた諸課題に対し、各企業にヒアリングを実施し、「名古屋港に求められる企業の声」としてまとめた。

### 企業ヒアリングの概要

実施期間：平成27年7月14日（火）～24日（金）

対象企業：港運会社（3社）、海運会社（3社）、荷主企業（8社）、旅行業者（2社）  
計16社

質問内容：名古屋港の物流・交流機能における課題について

### ●企業ヒアリングの主な意見（まとめ）

物流	利点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋の高速道路ネットワークは充実している。</li> <li>・飛島ふ頭コンテナターミナルの集中管理ゲートシステムは非常に良い。</li> </ul>
	課題	<p>&lt;コンテナ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・飛島ふ頭東側コンテナターミナルの一体運営が必要である。</li> <li>・鍋田ふ頭コンテナターミナルにおける新規バースが必要である。</li> <li>・コンテナターミナル（飛島・鍋田ふ頭）のゲートオープン時間拡大（24時間化）及びコンテナヤード搬入への柔軟な対応を求める。</li> <li>・貿易のインバランスにより空コンテナが不足している。</li> </ul> <p>&lt;完成自動車&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・金城ふ頭における物流と交流の棲み分けが心配である。</li> <li>・金城ふ頭における自動車取扱機能集約化が必要である。</li> <li>・完成自動車の取り扱いに関する一括管理システムの導入を求める。</li> </ul> <p>&lt;道路ネットワーク&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞解消のためには、ふ頭間道路（飛島～弥富）が必要である。</li> <li>・高速道路料金の割引などによる競争力のある料金体系の構築や道路交通法の緩和が必要である。</li> </ul> <p>&lt;水深&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NCBコンテナターミナルをはじめ、岸壁の増深が必要である。</li> </ul> <p>&lt;防災・減災&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災・減災対策の強化（BCPや道路の耐震化整備）が必要である。</li> </ul> <p>&lt;開発用地&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・開発用地の確保（ヤードや倉庫の確保）が必要である。</li> </ul>
交流	利点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外国人は、名古屋が日本の中央という認識はある。</li> <li>・多言語の案内看板は増えてきている。</li> </ul>
	課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金城ふ頭での客船ターミナルの建設が必要である。</li> <li>・金城ふ頭における物流と交流の棲み分けが心配である（再掲）。</li> <li>・舟運などの水上交通網の整備と公共交通機関の充実が必要である。</li> <li>・クルーズ乗船客だけでなく、地域住民も楽しめる施設が必要である。</li> </ul>

## ●ヒアリングにおける各企業の意見

業種	会社	内容
港運	A社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金城における物流と交流の混在が心配。金城ふ頭は日本の富の源泉であるから、物流機能の維持は絶対である（交流施設の開発は、物流機能の確保が前提）。</li> <li>・ふ頭間道路（飛島～弥富）が必要。飛島に拡張用地がない中では、バンプール用地が確保できないので、流通機能を強化しなければ渋滞を引き起こす。</li> <li>・飛島ふ頭東側コンテナターミナルの一体運営・機能強化は是非ともお願いしたい。</li> <li>・鍋田ふ頭のT3バースを隣接する岸壁と同規格としてもらいたい。T4、T5バースも必要だと考える。</li> <li>・交流施設が点と点でしかない。ホテルや集客力のあるアミューズメント施設など、2、3日いても飽きないような港づくりが必要。</li> <li>・使用頻度が低くなった物流機能の施設を、交流施設に移行させるなど、物流と交流がWin-Winの関係となるような整備を長期的視点で進めるべきである。</li> <li>・ポートアイランドはどこに橋を掛けるかで帰属が変わる。非常に難しい問題なので、「名古屋港特区」を作り、名古屋港が一体となって取り組めるようにしてはどうか。</li> </ul>
	B社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金城ふ頭の自動車機能集約化は非常に重要である。</li> <li>・鍋田ふ頭のT4バース整備、NCBコンテナターミナルの-14m化を是非お願いしたい。また、飛島ふ頭東側コンテナターミナルの一体運営を進めてもらいたい。</li> <li>・弥富ふ頭に日本最大級のバンプールがあり、そこから飛島ふ頭に運ぶことがあるため、ふ頭間道路が必要。</li> <li>・飛島ふ頭の93、94岸壁において、ガントリークレーンを増設してもらいたい（船舶の大型化に対応した高スペックのものが良い）。</li> <li>・土地は商売の道具。船が着いた近くに倉庫があるのが望ましい（できるだけ横もちを抑えたい）。</li> <li>・金城の棲み分けは見通しが甘い。余裕を持った対応を考えないと物流に差し支える。</li> <li>・交流については、ガーデンふ頭の活用をもっと考えるべきである。クルーズ船はガーデンふ頭に着けるのが一番良いと思う。</li> </ul>
	C社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・完成自動車については、できるだけ一拠点化にしてもらいたい。</li> <li>・金城ふ頭については、物流と交流の一体化は難しい。実際に、ポートメッセナゴヤでイベントが開催されると、名港中央ICが非常に混雑する。名古屋港の使い勝手が悪いと、他港から輸出すれば良いということになりかねない。</li> <li>・伊勢湾岸自動車道は、有事のときに重要な道路である。また、しっかりとしたBCPも大切。BCPのことを考えるなら、道路の耐震化（液状化対策）を整備すべきである。</li> <li>・飛島～鍋田区間は、終日混雑しているので解消する必要がある。</li> <li>・名古屋環状2号線は、臨海部へ新入する南北の重要な道路。早くミッシングリンクを解消して欲しい。</li> <li>・トラックのドライバー不足が深刻化している。道路が整備されれば、輸送の回転数が上がるので助かる。</li> <li>・水深については、全てのバースにおいて、-14mは確保してもらいたい。汎用性が高いところは早期に整備をして欲しい。</li> <li>・ポートアイランドは、アクセスをどうするかが重要な課題である。</li> <li>・集中管理ゲートは非常に良い整備だと思う。</li> </ul>



海運	A社	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化の合理性は、船が満載となって成り立つ。荷物があるかが重要である。</li> <li>良い設備があれば、船が寄るようになる。船が寄るようになれば、そこで荷物を扱いたくなるのが心情である。</li> <li>良い港の条件としては、①水深や航路、ガントリークレーンなどの整備が整った岸壁があること②（コンテナや完成自動車のための）広大な荷捌き地があること③スムーズなアクセス道路が確保されていることである。</li> <li>10年、20年先を見据えるなら、見る方向を変えるべきである。ポイントは、①既存施設をどう有効活用するか、②不具合が出ている施設をどうするかである。</li> <li>競争力のある料金体系が必要である。</li> <li>金城ふ頭の集約化は、非常に便利になると思う。輸出に引っ張られ、中継地として、外地からの自動車が入る量も増えると思う。</li> <li>金城ふ頭に限らず、物流と交流機能の混合は、名古屋港の規模から見ると不具合が出る可能性が高い。不具合が出ると、企業としては、別の港の活用を検討してしまう。</li> <li>自動車をふ頭間（金城―飛島間など）で運ぶ際、道路交通法の緩和をお願いしたい（特区扱いなど）。現状は、輸送のために仮ナンバーを取得しており、費用が発生している。</li> <li>コンテナターミナルの集中管理ゲートのように、完成自動車の取り扱いに関する一括管理システムがあると良い。現状は、海貨業者が個別に船社に対して情報を送ってきている。</li> <li>名古屋の道路ネットワークは整っていると思う。</li> </ul>
	B社	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンテナ船の大型化が一つのポイント。飛島コンテナターミナル東側の整備をお願いしたい。</li> <li>日本では200m以上の長さの船が入れないことになっている。船舶が大型化する中で、柔軟な対応を求める。</li> <li>自動車の取り扱いはできるだけ集約化すべきである。また、金城ふ頭が混雑しているのは、蔵置場所が少ないからである。</li> <li>中航路については、航路幅が狭い。</li> <li>名古屋港は中間港ではあるが、十分な水深を確保してもらえたらありがたい。</li> <li>金城ふ頭の物流と交流の棲み分けについては、お互いが邪魔にならないようにアクセスを確保して欲しい。</li> <li>賑わいづくりについては、縦横自由に移動できるアクセスが大事。現状は都心からの一方通行のようなアクセスしかないので、横移動できるアクセスが必要。水上バスなども良い。</li> <li>船員の要望は買いものと電話。港湾エリア内にそろっているのが望ましい。</li> </ul>
	C社	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷物がなければ船は寄せられない。しかし、ファシリティの整備は十分なものを備えてもらいたい。</li> <li>名古屋港は輸出港のため、輸入が少ない。バランスが悪いので、輸入を増やすことも大切。</li> <li>集荷のためには、道路整備が重要。また、外資含め、企業誘致をし、荷主を確保すべき。</li> <li>飛島ふ頭東側コンテナターミナルの水深は-16mでないと意味がないと思う。</li> <li>人口減少社会の中で、人手不足になる。外国人労働者の雇用も考えるべき。</li> <li>クルーズ船で降りた際に、人の導線が確保されていない。また、既存のファシリティは充実させて欲しい。</li> <li>道路ネットワークは整備されていると思う。東京と比べて渋滞が少ない。</li> </ul>

荷主	A社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・24時間体制で生産しているため、コンテナヤードへの搬入が日曜や深夜ができず困っている。ゲートの24時間オープンが望ましい。現状は延長料金を払っても少ししか延ばせない。また、入れられない貨物は、蔵置しているため無駄が発生している。</li> <li>・トラックやコンテナが滞留するのが一番の無駄である。24時間淀みなくモノが流れるような仕組みを作ってもらいたい。集中管理ゲートはとても良い仕組みである。</li> <li>・他地域から荷物を集めるなら、魅力ある港湾施設と柔軟な対応をしないとイケない。</li> <li>・伊勢湾岸自動車道は便利だが、料金が安い。荷物を集めるなら、高速道路料金は安くしてもらいたい（魅力の一つとなる）。</li> <li>・飛島ふ頭東側コンテナターミナルは是非増深して欲しい。</li> </ul>
	B社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金城ふ頭では船（特に外国船）が集中している。バースのスケジュールが常にいっぱいとなっている。月末は特にひどい。また、東側につく予定の船が、急遽西側に着いたり、予定より遅れたり早まったりもするので困っている。</li> <li>・荷主としては、同じ場所に同じ日程で着き、できるだけモータープールから近いところから出したい。</li> <li>・名港中央 IC は、ポートメッセでイベントをするとかなり混雑し、降りるのに半日かかることもある。また、モータープールを駐車場と勘違いして侵入してしまう一般者もいる。</li> <li>・潮見ふ頭、金城ふ頭、弥富ふ頭を使っているが、移動するための高速道路料金が安い。しかし、一般道が整備されていないので、高速道路を使うしかない。特別な車両は割安にするなどの対応をしてもらいたい。</li> <li>・災害があった際、復興までのスケジュールが合わなければ、他港を利用することも考えている。復旧情報や復旧計画などは出来るだけ早く伝えてもらえるようにして欲しい。</li> </ul>
	C社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通渋滞も考え、荷物を夜間に搬送している。しかし、夜間の搬入ができないため、現状は、港湾内に土地を借り、荷物を仮置きしている。コストも掛かるので、柔軟な対応をお願いしたい。</li> <li>・伊勢湾岸自動車道に入るまでの高速道路が渋滞する。渋滞を避けるには、夜中の搬送しかない。</li> <li>・扱う商品が梱包できるものではないので、石炭などの飛散する粉末の取り扱いには留意してもらいたい。</li> <li>・災害により名古屋港が使用できなくなったときを想定したBCPの検討を進めている。東日本大震災の際に、東北にあった研究施設が被災し、研究施設を移転した経緯もある。</li> </ul>

	D社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全・安心な港づくり（港湾BCP）にしっかり取り組むことが大切である。</li> <li>・リードタイムの短縮に向けて、ふ頭間道路（飛島～弥富）や貨物、空コンテナ、人の相互補完を考える必要がある。</li> <li>・名古屋環状2号線の飛島では、乗降を可能にしてもらいたい（現状の計画では名四西でしか乗降できない）。</li> <li>・飛島ふ頭東側コンテナターミナル、西・中航路、岸壁の大水深などは整備をお願いしたい。</li> <li>・集中管理ゲートなど、IT技術を利用したリードタイムの短縮に取り組んでももらいたい。</li> <li>・高速道路料金が大きなコスト負担となっている。特に名港トリトンの料金が高い。</li> <li>・現状、空コンテナが足りていないので、大手流通業者を誘致するなど、輸入を増やす必要がある。</li> <li>・人口減少社会の中で、自然減を補うために省力化を図ることは必要である。</li> <li>・ポートアイランドについては、時間軸を決めることが大切。いつまでに何をするのかをはっきりさせなければならない。また、アクセス問題も重要。</li> <li>・交流拠点はできるだけ集中させることが大切である。</li> </ul>
	E社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金城ふ頭における物流と交流の混在が心配である。特にレゴランドが完成すると、週末には多数の一般客が来るので、棲み分けが重要。現状でも、伊勢湾岸自動車道で搬送する際に、一般客と交錯するので、トラックドライバーも高齢化しているうえ、朝早くから働いているので、運転手の負担増となるようなことにならないようにしてもらいたい。観光客もトラックばかりが走っていると楽しくない。</li> <li>・名古屋港では、コンテナヤードへの搬入は10日前からとなっている。追加費用を払えば早期搬入も認めてもらいたい。現状、工場でコンテナに荷物を詰めており（バンニング）、置き場がないので、港湾内に土地を借りて仮置きしている。土地が足りてないのかもしれないが、仮置きはコスト増に繋がっている。</li> <li>・空コンテナが不足している。ラウンドユースなど、効率的な空コンテナの取り扱いをお願いしたい。また、同じ地域にいる企業へ回す空コンテナを一括管理するなどのシステムを作ってもらいたい。</li> <li>・BCP対策としては、アクセス確保が最重要なので、液状化対策をしっかりとってもらいたい。できるだけスムーズに復旧できるような計画や仕組みづくりをして欲しい。復旧は公共性の高いところからお願いしたい。</li> <li>・名古屋港は航路も多数あり、他港より航路における有益性はある。伊勢湾岸自動車道によってリードタイムも短縮された。道路ネットワークの充実が効率化に繋がるので、今後も整備してもらいたい。</li> </ul>

F社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷物が劇的に増えることは考えにくいので、バースを拡散せず、コンパクトにまとめてもらいたい。高効率なコンテナターミナルを整備してもらいたい。ターミナルが拡散しているとコスト増にもなる。</li> <li>・東海北陸自動車道により富山や新潟へのアクセスが良くなり、産業機械を名古屋港から輸出する企業が増えた。産業機械メーカーへのメリットを考えてもらいたい。例えば、金城ふ頭から輸出される際に、2、3日前に岸壁に置かれるため、雨に濡れないよう10～20万円の梱包費用を掛けている（リスクがあっても、荷量が多いので、岸壁までは持ってきておきたい）。屋根や上屋などの施設があれば、その分コストを削減できる。</li> <li>・海外の港で荷物を揚げると、岸壁の近くに倉庫があるので、一時的に荷物を置くことができ便利（スムーズな物流にも繋がっている）。荷物を置くことができるスペースが岸壁の近くにあるのは非常にありがたい。</li> <li>・港湾施設がきちんと整備されていることは、荷物を扱う側からすると安心感がある。</li> <li>・船舶の大型化が進んでいるので、岸壁の強化、増深は必要。コンテナターミナルでは、-15、16mの水深は欲しい。水深の関係で船が着くことができず、予定が狂うこともある。</li> <li>・金城ふ頭の物流と交流の混在は心配。神戸港のポートアイランドでは、大学・病院と港湾施設が混在しており危ないと感じる。</li> </ul>
G社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋港はヤードが点在しているなど、無駄も多い。長期的視点で整理してもらいたい。</li> <li>・コンテナターミナルでは、実証実験として24時間オペレーションもしているが、作業人員の確保や深夜業務の割り増し賃金などの課題がある。特に割り増し賃金は、コスト増に繋がる可能性があるため、省力化や機械化を進める必要がある。</li> <li>・24時間化は、緊急の際にも荷物を出せるので、荷主としてはありがたい。</li> <li>・船舶が大型化している中で、名古屋港として、どの程度機能強化すべきかを考える必要がある。グローバルな視点で見ると、日本は貨物量が少ない。また、20、40フィーターのコンテナに加え、45フィーターのコンテナの量も増えている。将来的には53フィーターのコンテナも出てくる可能性があるため、必然的に一定の機能整備は必要である。</li> <li>・名古屋港のPRにもなるので、国の施策による実証実験など、積極的に取り組むと良い。</li> <li>・貨物を扱う上で、安全面や品質・サービス面も重要だが、コスト面も意識すべき。如何なときでも、低コストは競争力となる。</li> <li>・高速道路は整備されており、他地域と比べて渋滞は少ないが、雪が降ると使用できなくなるなど、自然災害に弱い面がある。道路が整備されたことで、一極集中化しているとも言えるので、更なるアクセス強化は必要である。</li> <li>・ヤードや倉庫が増えれば、荷主のビジネスも広がりを見せる。</li> <li>・クルーズ船が来た際に、一番重要なのはアクセスである。公共交通機関を使い如何にスムーズに都心に運ぶことができるかが大切である（あおなみ線は本数が少ない。スムーズに楽しく利用できる公共交通機関が必要）。リニアが開業すると、クルーズ船を利用して名古屋港まで来て、リニアに乗る客も出てくるだろう。</li> <li>・ポートアイランドは、ビジネス需要もあるだろうが、レゴランドに匹敵するレジャー施設があっても良い。市民が憩う場として整備することも港には大切である。</li> </ul>

	H社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・扱っている荷物は点数が多く、15分に1回トラックを出している。新しい土地を取得し、倉庫などの設備投資をすることは考えていないが、借りている倉庫が50~60ヶ所ほど点在しているので、集約化を図りたい。港から近い距離に、荷物を保管する大きな倉庫があると良い。</li> <li>・荷物を金城ふ頭に運ぶ際に、水深が足りないため、効率の良い大型の貨物船が使えない。</li> </ul>
旅行業	A社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・賑わい創出のためには、若者にも人気がある施設が必要。神戸や横浜は、港と都心が近い。名古屋港は都心までの距離が遠いのがハンデである。</li> <li>・金城ふ頭はアクセスが悪い。今後、大型のクルーズ船は間違いなく入ってくるので、岸壁周辺での買い物・アミューズメント施設が欲しい（クルーズの寄港地としては、買い物ができる免税店、アミューズメント施設が重要）。また、歩いて観光できることが大切。</li> <li>・入港の際の歓迎セレモニーも充実すべき。名古屋港はまだまである。</li> <li>・ガーデンふ頭に入るクルーズ船は邦船が中心で、乗客も日本人が多いため、C I Qのための施設は金城ふ頭に必要。</li> <li>・名古屋港は神戸港や横浜港と違い、入り江が縦長のため、岸壁までの距離が長く時間が掛かるというハンデがある。その分、公共交通機関を充実させる必要がある。</li> <li>・港湾地区に買い物施設は必要だが、毎日クルーズ船が寄港するわけではないので、地域住民も気軽に通える施設（アミューズメント施設など）と併設するなど、開発には工夫が必要。</li> <li>・地域住民に愛される港としてのイメージを打ち出すことが大切。</li> <li>・モノづくりが盛んな当地域の特徴を活かした産業観光などの観光メニューがあると良い（例：港湾施設の見学や工場の夜景を見るナイトクルーズなど）。</li> <li>・クルーズ船が大型化している中、旅客ターミナルは整備してもらいたい。雨や風、暑さなどを凌ぐためにも必要。他港では、クルーズ船受け入れのハード整備が整っている。</li> <li>・リニア・鉄道館やレゴランドなど、観光の材料はある。ガーデンふ頭におけるイタリア村跡地の再開発も進めてもらいたい。ガーデンふ頭がデート・ショッピング・グルメスポットとなると良い。</li> <li>・金城ふ頭から主要観光施設を巡る回遊シャトルがあると良い。</li> <li>・築地口商店街に賑わいが欲しい。</li> </ul>
	B社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・賑わいづくりのために、地元の人が集う港としての整備が必要（例：魚釣りスポットや魚介類の販売・食事スポット、温浴（温泉）施設、道の駅など）。</li> <li>・ガーデンふ頭に水族館はあるが、立ち寄りスポットとはなっていない。また、犬山や岐阜に向かう乗船客が多く市内での消費に繋がっていない。</li> <li>・まだまだ名古屋は通過地点となっている。宿泊施設を増やす必要がある。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ船の寄港地としては、岸壁から近い場所に賑わい施設が欲しい。</li> <li>・大阪では、クルーズ船の乗客が港から少し離れたホテルで食事するケースが増えている。ホテルでは、ご当地料理を扱う有名店（複数）に場所を提供し、乗船客のニーズに込えている。</li> <li>・金城ふ頭は自動車でのアクセスは良いが、公共交通機関が弱い。足回りは強化する必要がある。</li> <li>・現状、賑わい施設が少ない。点ではなく面的な広がり欲しい。また、施設間での連携ができてないのも問題。</li> <li>・クルーズ船が増えれば、客船ターミナルは必ず必要となる。</li> <li>・クルーズ船の乗客の目的は買い物である（特にアジア人は電化製品を購入する）。港に、ワンストップサービスで物が買える免税店が必要である（ワンストップサービスは差別化にもなる）。ただし、地元住民も楽しめる店舗でないと経営が上手くいかない。</li> <li>・クルーズ船のゴール地が名古屋にならなければ賑わいが生まれない。</li> <li>・外国人は、「名古屋が日本の中央の都市」という認識はあるが、観光地として何があるのかを知らない。興味はあるようなので、PRに力を入れるべきである。</li> <li>・多言語の案内看板などは増えたが、ガイドブックはまだまだ多言語化が進んでいない。</li> <li>・寄港地としては、カード決済とWi-Fiが最低限の条件。地下鉄や自販機もカード決済で買えるようにすべき。</li> </ul>
--	--

## 第3章

# 提言 “21世紀をリードする名古屋港” その機能強化と新たな活用

平成27年6月に閣議決定された「日本再興戦略」改訂2015において、日本企業の「稼ぐ力（＝収益力）」強化の観点から、「未来に向けた投資」による「攻めの経営」が各企業に不可欠であるとされている。このような背景の中、我が国の経済と産業を牽引する中部地域のモノづくり産業を背後に抱え、国際貿易において重要な地位を占める名古屋港においては、第1章で整理した国内外の港湾の動きと名古屋港の現状、及び第2章での諸課題の考察や企業ヒアリングの結果を踏まえ、「21世紀をリードする名古屋港」その機能強化と新たな活用」をテーマに、短・中期、長期的展望において以下の通り提言を取り纏める。

短期：5年程先、中期：10年程先、長期：20～30年程先

# 提言

### 提言1【短・中期】

モノづくり産業を支えるための更なる港湾機能の強化

### 提言2【短・中期】

クルーズ振興に向けた魅力ある港湾形成

### 提言3【短・中期】

ポートアイランドに着目した名古屋港の新たな活用の検討

### 提言4【長期】

港全体での自動化技術の導入推進による人口減少・少子高齢化時代に対応した物流機能の一層の効率化

### 提言5【長期】

スーパー・メガリージョンを見据えた名古屋港の役割の確立と重点投資

## 提言 1

## 短・中期

## モノづくり産業を支えるための更なる港湾機能の強化

名古屋港は、コンテナ、バルク、完成自動車などを取り扱う総合的な港湾であり、中部圏の背後に広がるモノづくり産業の更なる成長・発展に向けた国際競争力の強化が不可欠である。そのためには、中部のモノづくり産業を物流面で支える名古屋港の港湾機能強化が必要となる。

したがって、次のような取り組みを進めることが望まれる。

は重要項目

## コンテナ取扱機能の強化に向けた取り組み

※CT=コンテナターミナル

- (短期) ①飛島ふ頭東側CTの機能強化
- ・NCBCTにおける岸壁整備(−15m化)
- ②CTのゲートオープン時間の更なる拡大
- ③四日市港特例港湾運営会社との経営統合に向けた取り組み
- (中期) ①CT機能の強化・拡充
- ・飛島ふ頭東側(飛島南CT背後用地の拡充)、鍋田ふ頭(新規CT整備)、飛島ふ頭南側(新規CT整備)
- ②CRU(コンテナラウンドユース)の促進、インランド・デポの整備(※)
- ・物流コストの低減、CT周辺での渋滞の緩和、少子高齢化によるトラックドライバー不足など労働力不足への対応

## 完成自動車取扱機能の強化に向けた取り組み

- (短期) ①金城ふ頭における完成自動車取扱機能の集約・拠点化に向けた整備促進
- ・完成自動車の荷捌き、保管のための用地整備
  - ・船舶の大型化に対応した84号岸壁の増深、新規岸壁(耐震)整備
  - ・金城ふ頭へのアクセス向上を図るための道路施設等の改良、物流・交流導線の棲み分け
- (中期) ①完成自動車取扱機能の強化
- ・船舶の大型化、蔵置能力強化に向けた更なる取り組み(完成自動車の荷捌き、保管のための用地整備、新規岸壁整備)
  - ・完成自動車積出情報のワンストップ化システムの整備

※【CRU】空コンテナの無駄な輸送をなくし、物流の効率化(リードタイム短縮)や、港湾地区の渋滞緩和、ドライバー不足対策に資する取り組み。

【インランド・デポ】内陸に設けられた通関施設であり、港で行なわれる通関業務を行なうことができるため、経費の節減、手続きのスピードアップなどのメリットがある。



## 物流の効率化に向けた取り組み

- (短期) ①物流の効率化に資する港湾と背後地を結ぶ道路ネットワークの強化
- ・名古屋環状2号線(西南部・南部)早期整備
- ②国際バルク戦略港湾の推進に向けた環境の整備(支援措置等)
- (中期) ①物流の効率化に資する港湾と背後地を結ぶ道路ネットワークの強化(再掲)
- ・飛島～弥富ふ頭間道路の整備、西知多道路の早期事業化
  - ・西部地区における南北軸アクセスの強化
- ②海上アクセス機能の強化(航路の拡幅・増深)
- ・東西航路を結ぶ中航路の拡幅・増深
  - ・船舶の更なる大型化に対応した東航路等の拡幅・増深
- ③飛島・弥富ふ頭周辺の新たな埋立による物流・産業用地の確保
- ④国際バルク戦略港湾施策の推進(北浜ふ頭における岸壁、泊地の整備)
- ⑤効率的なバルク貨物(産業機械、アルミ、鉄鉱石等)の取扱いに向けた整備

## 貨物増加に向けた取り組み

- (短期) ①自動車産業等の基幹産業や航空宇宙産業をはじめとする新産業の振興及び企業立地に向けた積極的な取り組み
- ②名古屋港を利用していない企業への利用促進活動(ポートセールス)
- ③荷主企業との懇談を通じた名古屋港の港湾機能に関するニーズ把握
- ④日本の高度な技術を必要とする海外企業と国内企業との交流促進

## 港湾の強靱化に向けた取り組み

- (短期) ①耐震強化岸壁の整備や防潮壁の改良等の継続
- ②港湾BCPにおける復旧優先度等の整理
- ・名古屋港が被災した場合の背後圏への影響を考慮し、耐震化等の集中投資すべき施設及び被災時の復旧優先場所の選定を事前に整理
- (中期) ①耐震強化岸壁の整備や防潮壁の改良等の継続(再掲)
- ②自然災害に限らず、不測の事態を想定した港湾BCP等の実効性(リダンダンシー機能の強化等)を高める取り組み

## 提言2

短・中期

## クルーズ振興に向けた魅力ある港湾形成

我が国が観光立国として2020年までに年間2,000万人、2030年までに3,000万人の訪日客誘致を目指す中、昨今、中国発着クルーズをはじめとする外航クルーズ船の寄港が日本の港や名古屋港においても増加しており、2027年にはリニア中央新幹線（東京～名古屋間）が開業することで、当地への観光客の一層の増加が見込まれる。

したがって、次のような取り組みを進めることが望まれる。

- (短期) ①「名古屋港外航クルーズ船誘致促進会議」と地元関係者による積極的活動（外航クルーズ船の積極的な誘致、背後圏との連携による寄港時のおもてなしの充実、C I Q体制の整備）
- ②金城ふ頭へのアクセス向上を図るための道路施設等の改良、物流・交流導線の棲み分け（再掲）
- ③ガーデンふ頭における大型旅客船への対応（係留施設の拡充）
- ④中川運河等を利用した水上交通の検討
- (中期) ①中川運河等を利用した水上交通の整備・運航
- ②クルーズ船入港の際のC I Q体制の確立、他地域との広域連携（おもてなし策の充実、背後圏アクセスの充実、中部地域で連携した物販対応）
- ③金城ふ頭東側における大型旅客船受入施設の整備
- ④ガーデン・金城ふ頭の岸壁背後周辺地区における複合施設・免税店を配した交流拠点施設の整備及び交流の創出に向けた産業観光の推進等

## 提言3

短・中期

## ポートアイランドに着目した名古屋港の新たな活用の検討

名古屋港が将来に亘って発展し、21世紀をリードする港湾となるためには、物流・交流の両面における機能強化はもちろんのこと、新たな視点での土地活用等を検討する必要がある。

とりわけ、港内において活用できる土地が限られている名古屋港では、土砂処分場としての機能が限界に達しつつあるポートアイランドを、如何に有効活用するかが大きなポイントとなる。

今こそ、官・民が連携し、身近で広大な未利用地であるポートアイランドに着目し、将来、名古屋港ひいては、我が国の生活・産業・経済の発展に有益となることを念頭に置き、様々な可能性（物流、産業、環境エネルギーなど）を検討しながら、名古屋港全体を考えた土地活用や開発手法等（特区の設定、投資効果、アクセスの方法、周辺自治体への帰属のあり方など）について積極的な議論を進めていかなければならないと考える。

- (短期) ○地元官民による「ポートアイランドの将来利用に関する検討会議」(仮称)の設立
- (中期) ○リニアを見据えたポートアイランドの一部利用の開始

## 提言 4

長期

### 港全体での自動化技術の導入推進による人口減少・ 少子高齢化時代に対応した物流機能の一層の効率化

名古屋港においては、日本初の自動化C TやI T技術を活用した集中管理ゲートが整備されるなど、先進的な取り組みが進められていることから、I o Tや自動化技術を取り入れた物流体系の構築に向けた取り組みを港全体で一層加速させることが望まれる。

#### ○自動化C Tの整備拡充

将来の人口減少・少子高齢化による生産労働人口の減少が懸念されるなか（労働力確保、省力化）、I o T技術開発などにより、更なる物流の効率化（定時性・迅速性の確保）を目指して、24時間稼働も視野に入れ自動化C Tの段階的な整備拡充が必要である。

#### ○港湾関連車両の自動運転システムの導入

自動運転の技術を応用した、臨海部における港湾関連車両の自動運転システムの段階的な導入を進め、自動化C Tとの連携により、一層の物流の効率化（省力化、定時性・迅速性の確保）を目指す。

## 提言 5

長期

### スーパー・メガリージョンを見据えた名古屋港 の役割の確立と重点投資

国は、リニア中央新幹線開業にともない、関東、中部、関西までの3大都市圏が一体的に機能させる「スーパー・メガリージョン」構想を描いている。なかでも、モノづくりが盛んであり、航空宇宙産業をはじめとする次世代産業の集積もみられる中部圏は、我が国経済の成長を牽引する、「スーパー・メガリージョンのセンター」として重要な地域と位置づけられる。

また、人口減少、少子高齢化が進む我が国が、グローバル社会の中で更なる産業・経済の発展を実現するためには、I o T等の革新技術を活用し、生産性を急速に向上させ、輸出力（稼ぐ力）を強化することが、日本経済にとって将来性があり重要な取り組みとなる。

このように、「スーパー・メガリージョン」を見据えると、名古屋港は、国土のほぼ中央に位置する「我が国産業の基盤を支える国際物流拠点」として重要な役割を担う港と言え、輸出力（稼ぐ力）機能強化に向けた一層の重点投資（将来に向けた投資）が求められる。

同時に、「スーパー・メガリージョン」を最大限活かすためにも、名古屋港における輸入の取扱量増加に向けた取り組みも積極的に進め、輸出・輸入の両面において、日本一使いやすい港となることで、日本経済活性化に大きく貢献できると考える。

したがって、今後、グローバルな「攻めの港湾経営」を目指すためにも、将来の投資効果を踏まえながら、名古屋港に対する重点投資を強く国に求めている。

※【I o T】工場設備をはじめ、自動車や家電など様々なモノをインターネットに繋ぎ、集めた情報を分析して機器の故障を予知したり、マーケティングなどに活用する概念

## **提言重要項目のまとめと図示**

## 提言重要項目のまとめ

◎赤字は最重点項目

提言「21世紀をリードする名古屋港」その機能強化と新たな活用	
期間	提言内容
短・中期	<b>提言1「モノづくり産業を支えるための更なる港湾機能の強化」</b> コンテナ取扱機能の強化に向けた取り組み ◎飛島ふ頭東側CTの機能強化 ○NCBCTにおける岸壁整備 ○CTのゲートオープン時間の更なる拡大 ○CT機能の強化・拡充（鍋田ふ頭新規CT整備）等 完成自動車取扱機能の強化に向けた取り組み ◎金城ふ頭における完成自動車取扱機能の集約・拠点化に向けた整備促進（金城ふ頭の物流・交流導線の棲み分け） ○完成自動車積出情報のワンストップ化システムの整備 等 物流の効率化に向けた取り組み ◎物流の効率化に資する港湾と背後地を結ぶ道路ネットワークの強化（飛島～弥富ふ頭間道路の整備） ○航路の拡幅・増深 等 ○国際バルク戦略港湾施策の推進 等 貨物増加に向けた取り組み ○名古屋港を利用していない企業への利用促進活動（ポートセールス） 港湾の強靱化に向けた取り組み ○耐震強化岸壁の整備や防潮壁の改良等の継続 ○港湾BCPにおける復旧優先度等の整理 等
	<b>提言2「クルーズ振興に向けた魅力ある港湾形成」</b> ◎積極的な外航クルーズ船の誘致、背後圏との連携による寄港時のおもてなしの充実、CIQ体制の整備等 ○ガーデン・金城ふ頭における大型旅客船への受入れ機能の強化 ○中川運河等を利用した水上交通の整備・運航 等
	<b>提言3「ポートアイランドに着目した名古屋港の新たな活用の検討」</b> ◎「将来利用に関する検討会議」（仮称）の設立 ○ポートアイランドの一部利用の開始
	<b>提言4「港全体での自動化技術の導入推進による人口減少・少子高齢化時代に対応した物流機能の一層の効率化」</b> ○自動化CTの整備拡充、自動運転システムの導入
	<b>提言5「スーパー・メガリージョンを見据えた名古屋港の役割の確立と重点投資」</b> ○「国際物流拠点」の役割を担う港として輸出・輸入の両面における機能強化 ○将来の投資効果を踏まえた名古屋港への一層の重点投資
長期	

「21世紀をリードする名古屋港」その機能強化と新たな活用



## 活動報告

### ○第1回「名古屋港研究会」 13:30～15:30 (出席者: 20名)

- 日時 平成26年12月9日(火)
- 会場 名古屋商工会議所 3階 第3会議室
- 内容
1. 主催者挨拶  
名古屋商工会議所 常務理事・事務局長 内川 尚一
  2. 座長挨拶  
名古屋工業大学 大学院工学研究科 教授 秀島 栄三 氏
  3. 委員自己紹介
  4. 説明「研究会の検討テーマと今後の進め方について」  
名古屋商工会議所より
  5. 説明「名古屋港の現状と取り組みについて」  
名古屋港管理組合より
  6. 意見交換

### ○「名古屋港視察会」 10:30～11:30 (参加者: 16名)

- 日時 平成27年2月3日(火)
- 内容 名古屋港内及びポートアイランド視察

### ○第2回「名古屋港研究会」 9:30～11:30 (出席者: 19名)

- 日時 平成27年2月10日(火)
- 会場 名古屋商工会議所 5階 会議室A
- 内容
1. 説明「港湾政策の動向と名古屋港の展望」  
国土交通省中部地方整備局 港湾空港部  
計画管理官 早川 佑介 氏
  2. 協議事項  
提言「“21世紀をリードする名古屋港”  
その機能強化と新たな活用」(素案)について

### ○第3回「名古屋港研究会」 10:00～12:00 (出席者: 18名)

- 日時 平成27年6月29日(月)
- 会場 名古屋商工会議所 3階 第4会議室
- 内容 協議事項  
提言「“21世紀をリードする名古屋港”  
その機能強化と新たな活用」(案)について

**○第4回「名古屋港研究会」 10:00～11:30（出席者：19名）**

日時 平成27年7月31日（金）

会場 名古屋商工会議所 5階 会議室A

内容 協議事項

提言「21世紀をリードする名古屋港”

その機能強化と新たな活用」(案)について

**○第5回「名古屋港研究会」 16:00～17:30（出席者：17名）**

日時 平成27年9月28日（月）

会場 名古屋商工会議所 3階 第3会議室

内容 協議事項

提言「21世紀をリードする名古屋港”

その機能強化と新たな活用」(案)について

**○「地域開発委員会」 13:00～14:00（出席者：29名）**

日時 平成27年10月7日（水）

会場 名古屋商工会議所 3階 第6会議室

内容 協議事項

提言「21世紀をリードする名古屋港”

その機能強化と新たな活用」(案)について



名古屋港研究会 名簿

平成27年9月30日現在

(順不同・敬称略)

座長	名古屋工業大学	大学院工学研究科教授	秀島 栄三
委員	伊勢湾海運株式会社	専務取締役	飯谷 達夫
〃	株式会社JTB中部	法人営業名古屋支店 営業三課長	竹田 隆一
〃	知多埠頭株式会社	業務管理部長	大崎 徳幸
〃	公益財団法人中部圏社会 経済研究所	企画調査部長	田辺 義夫
〃	東邦ガス株式会社	調査部長	中野 智司
〃	トヨタ自動車株式会社	物流管理部プロフェッショナル パートナー	高松 孝行
〃	豊田通商株式会社	物流部長	鬼頭 博之
〃	名古屋鉄道株式会社	事業企画部企画担当部長	安藤 仁
〃	日本郵船株式会社	名古屋支店長	伊東 純一
〃	株式会社フジトランス コーポレーション	専務取締役	川崎 泰弘
〃	名港海運株式会社	常務取締役	高橋 広
〃	名鉄観光サービス株式会社	名古屋伏見支店長	今西 邦弘
〃	三菱重工業株式会社	法人営業部中部地区統括	坂本 泰三
〃	東陽倉庫株式会社	取締役上席執行役員国際営業 本部長	大橋 宏道
〃	中部電力株式会社	経営戦略本部 CSR 業務改革 推進グループ長	山口 香
ワザパー	名古屋港管理組合	企画調整室次長	尾崎 弘二
〃	名古屋港管理組合	企画調整室企画担当課長	本間 士朗
〃	名古屋港管理組合	企画調整室計画担当課長	小出 真二
〃	名古屋港管理組合	港営部誘致推進課長	米津 仁集
〃	公益財団法人名古屋みなと 振興財団	事業部営業課長	堀木 順二
〃	名古屋港埠頭株式会社	経営企画部長	鈴木 康之
事務局	名古屋商工会議所	企画振興部長	田中 豊
〃	名古屋商工会議所	企画振興部 地域・都市整備グループ長	大竹 正芳
〃	名古屋商工会議所	企画振興部 地域・都市整備グループ	安江 濯

## 名古屋商工会議所 地域開発委員会 名簿

平成27年9月30日現在

(順不同・敬称略)

委員長	名古屋鉄道株式会社	取締役会長	山本 亜土
副委員長	日本車輛製造株式会社	顧問	生島 勝之
〃	中部電力株式会社	取締役社長	勝野 哲
〃	中部国際空港株式会社	取締役社長	友添 雅直
〃	西日本電信電話株式会社 名古屋支店	取締役東海事業本部長 名古屋支店長兼務	東田盛 正治
〃	名港海運株式会社	取締役社長	藤森 利雄
〃	興和株式会社	取締役社長	三輪 芳弘
委員	三井物産株式会社中部支社	常務執行役員支社長	相京 勝則
〃	株式会社アラクス	取締役社長	荒川 慎太郎
〃	名古屋鉄道株式会社	事業企画部企画担当部長	安藤 仁
〃	NDS株式会社	取締役社長	伊藤 卓志
〃	伊勢湾海運株式会社	取締役会長	伊藤 正
〃	全日本空輸株式会社名古屋支店	執行役員支店長	今西 一之
〃	猪村工業株式会社	取締役会長	猪村 一夫
〃	株式会社瑞穂機械製作所	取締役社長	岩田 崇祺
〃	株式会社ジェイアール東海 ホテルズ	取締役社長	印南 隆夫
〃	トヨタ自動車株式会社	常務役員	上田 達郎
〃	上地木材株式会社	取締役会長	上地 宏保
〃	株式会社丸栄	取締役会長	江崎 美治洋
〃	株式会社両口屋是清	取締役会長	大島 喜十郎
〃	大宝運輸株式会社	取締役社長	小笠原 忍
〃	東レ株式会社名古屋事業場	事業場長	沖田 茂
〃	御幸毛織株式会社	取締役社長	奥村 潔
〃	豊田通商株式会社	取締役会長	小澤 哲
〃	大同特殊鋼株式会社	相談役	小澤 正俊
〃	アイカ工業株式会社	取締役社長	小野 勇治
〃	鹿島建設株式会社中部支店	常務執行役員支店長	片山 豊
〃	中央電気工事株式会社	取締役社長	加藤 大策
〃	伊藤忠商事株式会社中部支社	執行役員支社長	川畷 宏昭
〃	愛知日野自動車株式会社	取締役相談役	川村 敏雄
〃	株式会社トーエネック	取締役社長	久米 雄二

その他

〃	近鉄グループホールディングス 株式会社 名古屋支社	取締役常務執行役員 支社長	倉橋 孝壽
〃	株式会社名古屋証券取引所	取締役会長	畔柳 昇
〃	株式会社愛知銀行	取締役会長	小出 眞市
〃	株式会社ナゴヤキャスル	取締役社長	越川 健一郎
〃	ダイダン株式会社名古屋支社	取締役執行役員支社長	古新 亮英
〃	リンナイ株式会社	取締役常務執行役員 管理本部長兼経営企画 部長	小杉 將夫
〃	三菱商事株式会社中部支社	執行役員支社長	小柳 健一
〃	愛知機械工業株式会社	取締役社長	酒井 寿治
〃	株式会社名鉄百貨店	取締役社長	佐藤 健
〃	名鉄運輸株式会社	取締役社長	柴田 雄己
〃	東陽倉庫株式会社	取締役会長	白石 好孝
〃	株式会社日本政策投資銀行 東海支店	支店長	杉本 健
〃	愛知時計電機株式会社	取締役会長	鈴木 登
〃	ポッカサッポロフード&ビバレ ッジ株式会社	取締役常務執行役員	征矢 真一
〃	プリ・テック株式会社名古屋支店	取締役相談役	高井 昭弘
〃	名古屋ダイハツ株式会社	取締役会長	坪内 協致
〃	徳倉建設株式会社	取締役社長	徳倉 正晴
〃	富永電機株式会社	取締役社長	富永 浩司
〃	日本通運株式会社名古屋支店	執行役員支店長	中村 栄一
〃	日本航空株式会社	中部地区支配人	中村 寿男
〃	株式会社ジェイアール東海 高島屋	取締役会長	中山 理
〃	株式会社竹中工務店	常務執行役員	西山 正直
〃	名工建設株式会社	取締役社長	野田 豊範
〃	株式会社御園座	取締役社長	長谷川 栄胤
〃	内田橋住宅株式会社	取締役社長	馬場 研治
〃	株式会社デンソー	相談役	深谷 紘一
〃	中日本氷糖株式会社	取締役会長	福井 敏夫
〃	名鉄不動産株式会社	取締役社長	福嶋 敏雄
〃	矢作建設工業株式会社	取締役会長	藤本 和久
〃	一般社団法人名古屋銀行協会	専務理事	増田 晃
〃	丸美産業株式会社	取締役会長	嶺木 昌行
〃	中日本高速道路株式会社	取締役社長	宮池 克人
〃	宮崎精鋼株式会社	取締役社長	宮崎 薫

その他

//	東邦ガス株式会社	専務執行役員	宮崎 修二
//	株式会社大須ういろ	取締役会長	村山 博之
//	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社	常務執行役員 コンサルティング・国際事業本部 兼政策研究事業本部 名古屋本部長	森口 茂樹
//	東邦液化ガス株式会社	相談役	安井 香一
//	株式会社パルコ名古屋店	執行役店長	山木 知行
//	八木兵株式会社	取締役社長	山口 兼市
//	東和不動産株式会社	取締役社長	山口 千秋
//	菊水化学工業株式会社	取締役社長	山口 均



名古屋商工会議所（企画振興部 地域・都市整備グループ）

〒460-8422 名古屋市中区栄 2-10-19

TEL : 052-223-5735 FAX : 052-231-6767