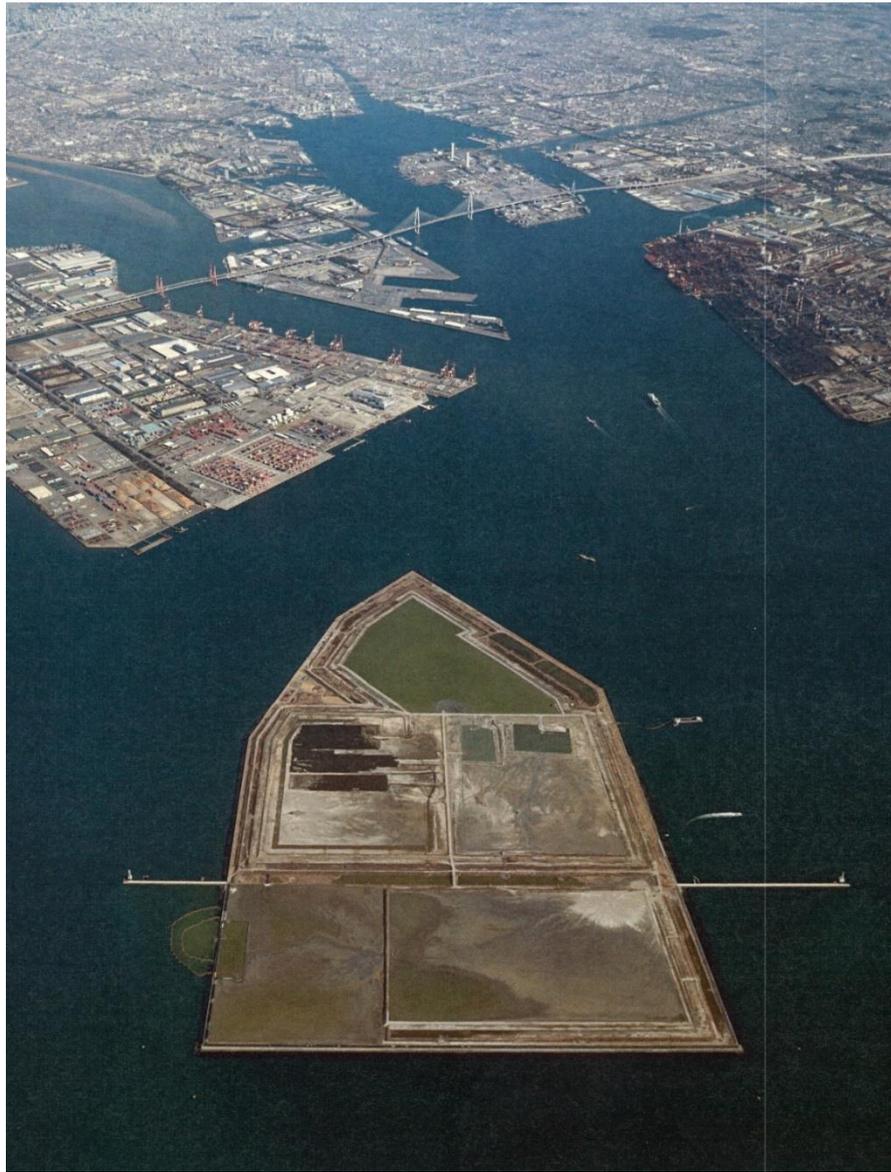


名古屋港ポートアイランド 将来利用に向けた提言

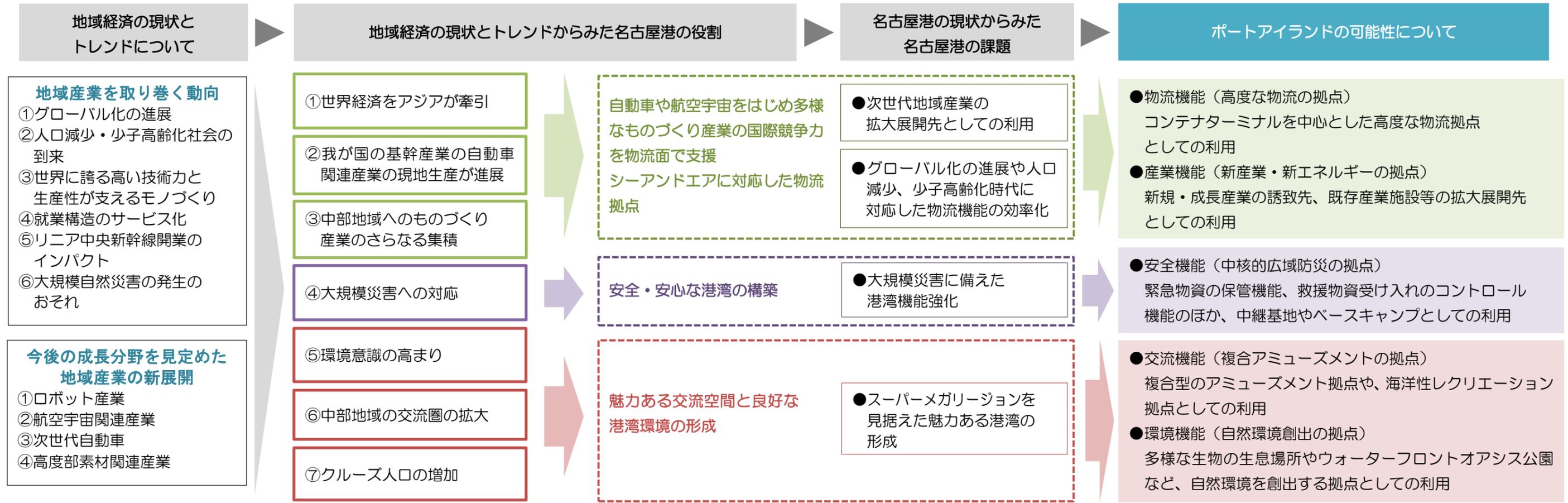


平成 30 年 3 月

名古屋商工会議所

【概要】名古屋港ポートアイランド将来利用に向けた提言

2027年のリニア中央新幹線の先行開業（東京～名古屋間）に続き、2037年の全線開業により、首都圏から中京圏、近畿圏に至る沿線人口7,000万人に及び巨大な経済圏「スーパーメガリージョン」が形成され、これは日本経済を牽引する一大圏域と位置付けられるが、ものづくりの盛んな地域を背後圏にもつ名古屋港は「スーパーメガリージョンのセンターとしての海の玄関」等の役割が期待される。本提言では、港内の広大な未利用地であるポートアイランドに着目して、その可能性と将来機能について検討し、取り纏めたものである。



名古屋港ポートアイランドに求める将来機能

【案1】日本一の全自動物流センター・トランシップ機能 + 防災機能を兼ね備えた公園



【案2】次世代エネルギーを含めた総合エネルギー拠点 + 防災機能を兼ね備えた公園



【案3】アミューズメント施設 + 防災機能を兼ね備えた公園



実現に向けた進め方

- 5年以内
 - ・将来利用、帰属等について関係機関による検討
- 5～10年以内
 - ・港湾計画への位置づけ
- 10～15年以内
 - ・土地利用に向けた整備
- 15～20年以内
 - ・PIの新たな利用スタート

はじめに

名古屋港は中部の「ものづくり産業」を支え、昨年の総取扱貨物量で1億9,600万トンと16年連続で日本一、貿易黒字額でも約7兆円をたたき出す等、まさに当地域のみならず日本経済を支える海の玄関口であり、我が国屈指の国際貿易港として成長を続けている。

名古屋港が今後も持続的に発展していくためには、船舶の大型化に対応したコンテナ物流機能や完成車取扱機能等の強化をしっかりと図る必要がある。また、航路や泊地をはじめ、港湾施設等の機能維持のための浚渫を行うことも大切である。さらに、老朽化・旧式化した港湾施設の改良・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重要であり、新たな視点での土地活用等も検討していかなければならない。とりわけ、港内において活用出来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。

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等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。現在、護岸補強等により仮置土砂の崩壊・流出対策を実施しているが、平成30年代前半には仮置きが限界に達する。また、大規模地震・津波時には、仮置土砂の崩壊・流出により、隣接する航路等の埋没が懸念され、航路等が埋没した場合、名古屋港の機能が停止し、地域経済にとって甚大な影響を及ぼす。中長期的な名古屋港の発展を支えるため、新たな土砂処分場の早期整備が急務であり、現在、国においては、中部国際空港沖を新たな処分場の候補地と定め、環境影響評価等の諸手続きを進めている。

名古屋商工会議所は平成27年11月に、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」を取り纏め公表した。その中で、今後のコンテナ取扱機能の強化やアクセス整備の重要性等に加え、地元経済界としては初めて、港内の浚渫土砂処分場ポートアイランドに着目し、将来利用に向けた議論開始の必要性を盛り込んだ。それを受けて、平成29年7月、名商の社会資本委員会内に「名古屋港ポートアイランド将来利用検討会議」を発足し、1年弱に亘り議論・検討を行ってきた。

本提言は、名古屋港が当地域経済のみならず、日本経済をリードする港として発展するため、広大な未利用地であるポートアイランドの将来利用について、20年先、30年先を見据え、どんな機能を持たせ整備していったら良いのか、議論を重ねた結果を取り纏めたものである。

帰属やアクセス等をどうすべきか、慎重に検討しなければならない課題も多く残されており、当事者による最終的な結論を得るにはかなりの時間を要すると予想されるが、本提言が「ポートアイランドの新たな活用」に向けた第一歩となり、名古屋港及び当地域の発展に寄与することを期待する。

目次

I. 地域経済の現状とトレンドについて	1
(1) 地域産業を取り巻く動向	1
(2) 今後の成長分野を見定めた地域産業の新展開	3
(3) 地域の主要なプロジェクト等	4
(4) 地域経済の現状とトレンドからみた名古屋港の役割	5
II. 名古屋港の現状とトレンドについて	7
(1) 名古屋港の現状	7
(2) 名古屋港の現状からみた名古屋港の課題	15
(3) ポートアイランドの可能性について	16
III. 準備会・検討会議の意見	17
(1) 準備会における主な意見・アイディアについて.....	17
(2) 検討会議における主な意見・アイディアについて.....	20
IV. 提言	25

本提言のねらい

1. 名古屋商工会議所は平成27年11月に、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」を取り纏め公表した。その中で、地元経済界としては初めてポートアイランドに着目し、将来利用に向けた議論開始の必要性を訴えた。
2. 現在、ポートアイランドは港内の浚渫土砂処分場として活用されているが、既に当初計画より11m以上の高さとなる等、仮置きによって土砂が積み上がっており、それは平成30年代前半には限界に達する。土砂処分場としての役割を終えたあとは、名古屋港及び当地経済の発展のため、ただちに有効に活用されることが望ましい。
3. 当地はリニア中央新幹線の開通を控え、日本経済を牽引する一大圏域となることが期待されるが、製造業等の集積を背後圏に持つ名古屋港は、スーパーメガリージョンのセンターとしての海の玄関の役割が求められている。これらを踏まえ、港内の広大な未利用地であるポートアイランドの可能性とその将来機能に関して具体的に検討し、新たな活用に繋がる第一歩とするため、本提言を取り纏める。

I. 地域経済の現状とトレンドについて

はじめに、地域産業を取り巻く動向や主要プロジェクト等をおさえながら、地域経済の現状とトレンドからみた名古屋港の役割を検討する。

(1) 地域産業を取り巻く動向

①グローバル化の進展と影響

- ・愛知県の企業は、貿易や投資等を通じて、海外への事業展開を積極的に進めており、特にモノづくりの分野においては、国内外から広く部品を調達しながら、最適地で組み立てるといった国際分業体制が進展している。
- ・2000年度と2005年度の輸出額を比較すると全国平均の1.35倍の増加に対し、愛知県は1.50倍と大きく増加。一方、2005年度と2010年度の比較では、リーマンショック(2008年)に端を発した世界金融危機の影響から輸出額は全国平均を上回る減少率となった。
- ・愛知県の輸出増加率は、全国と比較して世界金融危機前後で指標の振れ幅が大きく、グローバル化が進展する中で、地域産業は世界経済とのつながりを強めており、全国と比べて海外の経済情勢の影響を受けやすい状況にあるといえる。

②人口減少・少子高齢化社会の到来

- ・国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、愛知県の2030年の総人口は約721万人となり、2010年の約741万人から20万人減少(▼2.7%)する。
- ・年齢階級別では、年少人口(15歳未満)は2010年比で23万人減少(▼21.7%)、生産年齢人口(15~65歳未満)は45万人減少(▼9.4%)、高齢人口(65歳以上)は48万人増加(△32.5%)する。
- ・全国と比較すると、高齢人口の増加率は高くなる一方、年少人口と生産年齢人口の減少率は小さい。

③世界に誇る高い技術力と生産性が支えるモノづくり

- ・愛知県は世界的なモノづくりの集積地として発展を遂げており、県内総生産に占める製造業の割合は約29%と全国に比べて高い。また、愛知県の製造品出荷額等は日本一であり日本経済のけん引役を果たしている。
- ・愛知県内には、最終製品の組み立てメーカーを頂点として高度なものづくり基盤技術・技能をもつ中小企業が集積しており、モジュール化・デジタル化によるモノづくり産業の競争力の低下が指摘される中でも世界に誇る高い技術力と生産性を維持している。
- ・素材・部材等中間財を製造するメーカーやナンバーワン、オンリーワンのメーカーが多く立地している。

④就業構造のサービス化

- 愛知県の産業分類別就業者数の推移をみると、1990年から2015年にかけて、第2次産業は約147.3万人（41.9%）から117.4万人（33.6%）に減少する一方、第3次産業は、190.1万人（54.1%）から224.9万人（64.3%）に増加し、産業構造の変化に伴い、就業構造のサービス化が進んでいる。
- 愛知県の職業別の有効求人倍率の推移をみると、「専門技術」、「サービス」が継続的に高くなっている。

⑤リニア中央新幹線開業のインパクト

- 2027年にリニア中央新幹線の東京 - 名古屋間が開業。東京 - 名古屋間が40分で結ばれることにより、交流人口が増大。5千万人の巨大な大都市圏が形成される。
- 名古屋からの2時間交流圏が、現況の8都府県から15都府県に大幅に増加（茨城、栃木、埼玉等）。新潟や仙台等も3時間圏内となる。
- これまで比較的結びつきの少なかったリニア沿線の長野南部や山梨等との交流が拡大する。

⑥大規模自然災害の発生のおそれ

- 南海トラフ沿いでM9級の地震が発生した場合、愛知県では全国最悪の30.7兆円の経済的被害が発生と予測されており、企業の災害対策能力の強化、地震発生時の被害の最小限化が求められる。

(2) 今後の成長分野を見定めた地域産業の新展開

① ロボット産業

- 今後のロボット産業は、モノづくりの分野の生産用ロボットのみならず、医療・福祉・介護・農林水産、サービス、災害対応等幅広い分野で拡大している。
- 愛知県には、日本を代表する工作機械メーカーが集積しており、パートナーロボット、障害者向けの歩行補助ロボット、コミュニケーションロボット等を開発する企業も存在する。

② 航空宇宙関連産業

- 航空機・部品生産額の約5割、航空機体部品では約7割を生産する我が国最大の航空宇宙産業の集積地である。
- 2011年12月に「アジアNo.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」が国際戦略総合特区に指定されている。
- 名古屋大学の航空宇宙工学専攻、JAXA「名古屋空港飛行研究拠点」を始め、航空宇宙関連の研究開発や人材育成等を担う機関が立地しており、中部航空宇宙産業技術センターや「航空宇宙産業フォーラム」等、産・学・行政連携のネットワークづくりも進展している。

③ 次世代自動車

- 次世代自動車の研究開発機能や生産機能が集積し、PHV・EVを開発・製造しており、燃料電池自動車の研究開発も進展している。また、本格的な普及に向けた実証実験を行う「EV・PHV タウン構想」モデル事業の実施地域に選定されており、豊田市が、国の「次世代エネルギー・社会システム実証」に選定されている。

④ 高度部素材関連産業

- 愛知県には大手素材メーカーによる炭素繊維複合材料の研究開発拠点が立地。名古屋大学においては、「次世代複合材技術確立支援センター（ナショナルコンポジットセンター）」が整備された。

(3) 地域の主要なプロジェクト等

①リニア中央新幹線

リニア中央新幹線により東京・名古屋間は40分(2027年開業予定)、東京・大阪間は60分(2037年開業予定)で結ばれることとなる。関東・中部・近畿の各地域間の交流、連携を一層強化するとともに、内陸部における発展を促進する新たな大動脈としての役割が期待されている。

②中部国際空港(セントレア)

中部国際空港は、成田国際空港、関西国際空港と並ぶ国際拠点空港。増大する人の交流や高度化する物流に対応し、我が国の発展を更にリードする戦略的な地域とするため、この地域における重要な社会基盤である中部国際空港に二本目の滑走路を整備する等、機能強化を図る。

③アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区

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」に指定されたことを受けて、工場等新增設促進事業(工場立地に係る緑地規制の緩和)や国際戦略総合特区設備等投資促進税制(法人税の軽減)等の特区の支援措置を活用しながら、航空宇宙産業の国際競争力強化に取り組んでいる。

④東海・北陸連携コンポジットハイウェイ構想

炭素繊維複合材料の成形や加工技術等の川中産業が集積する北陸地域と自動車や航空機等の川下産業が集積する東海地域が連携し、炭素繊維複合材料の一大生産・加工地域の形成を目指すもの。

⑤南海トラフ地震等に備えた防災・減災対策

都道府県単独では対応困難な大規模かつ広域的な災害が発生した際に、県域を越えた応急対策活動を行う大規模な広域防災拠点等として中部圏では、三の丸地区、静岡県庁、名古屋港、県営名古屋空港、富士山静岡空港の5か所の整備が計画されている。

(4) 地域経済の現状とトレンドからみた名古屋港の役割

■自動車や航空宇宙をはじめ多様なものづくり産業の国際競争力を物流面で支援

①世界経済をアジアが牽引

- ・2020年代には中国がアメリカを抜いて世界最大の経済大国になると予測されている等、アジアが最大の経済圏として世界経済を牽引。
- ・経済連携協定や自由貿易協定の進展等により、拡大する新市場の獲得や生産体制の最適化を求めて、企業の世界展開が加速。

②我が国の基幹産業の自動車関連産業の現地生産が進展

- ・東アジアや新興国を中心として自動車の普及が進行し、国内自動車メーカーの現地生産がさらに進展。
- ・先進技術・高付加価値の自動車部品や新興国に向けた生産用の自動車部品等は、国内で生産され世界へ輸出。

③中部地域へのものづくり産業のさらなる集積

- ・広域道路ネットワークの整備やリニアの開業等により、愛知県は革新的な技術の創出や成長産業への展開が進む最強の産業県に発展。
- ・アジアNo.1航空宇宙産業形成クラスター特区の取り組みにより、ボーイング787やMRJプロジェクト等を推進する航空宇宙産業が中部地域を中心として更に発展。

■安全・安心な港湾の構築

④大規模災害への対応

- ・南海トラフ地震は、いつ起きてもおかしくない状況（30年以内の発生確率が70%程度と予測）。愛知県による被害想定（理論上最大想定モデル）では、死者数は29,000人、建物全壊・焼失は382,000棟と推計。
- ・大規模災害から人命、財産を守るとともに、我が国の貿易黒字を稼ぎ出すものづくり産業の速やかな復旧・復興に向けたソフト・ハードの取組の強化。

■ 魅力ある交流空間と良好な港湾環境の形成

⑤ 中部地域の交流圏の拡大

- ・ 2027 年の東京・名古屋間のリニア先行開業により、人口 5 千万人規模の巨大な大交流圏が誕生し、首都圏との産業活動や観光面の交流が活発化。その後、大阪までの全線開業（2037 年の計画）により、人口 7 千万人の巨大な経済都市圏が形成。
- ・ 空港・港湾等の世界との直結性の強化による国内外からの来訪者の増加。

⑥ クルーズ人口の増加

- ・ アジアへの大型クルーズ船の配船と、手ごろな価格で多様なショートクルーズが提供されること等により、クルーズ人口が増加。

⑦ 環境意識の高まり

- ・ 近年の地球環境問題により、環境負荷の軽減、生物多様性に配慮した自然環境の積極的な保全等が求められている。
- ・ 港湾が持続可能な発展をしていくため港湾機能と環境との共生を実現することが必要。

Ⅱ. 名古屋港の現状とトレンドについて

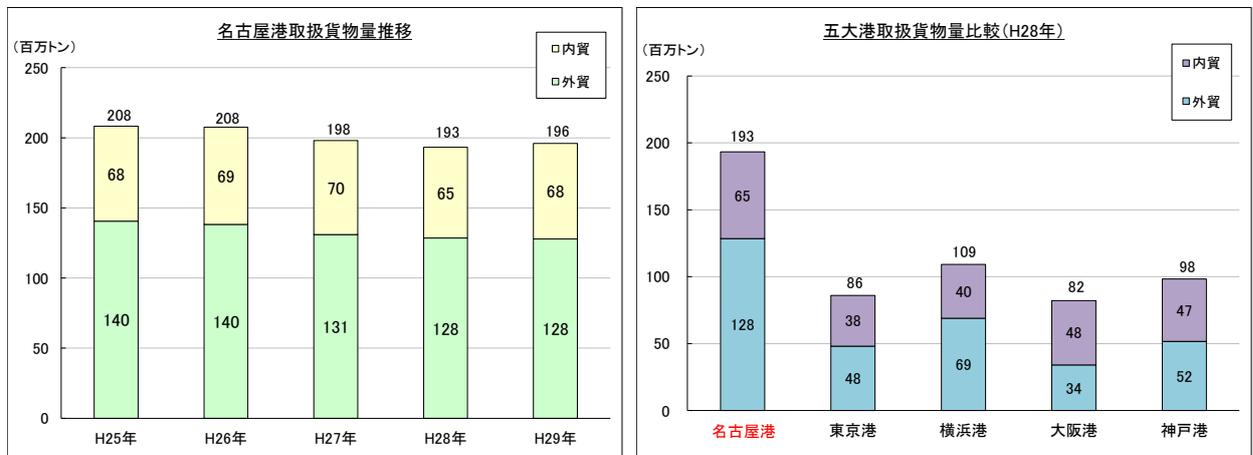
次に、名古屋港の現状や課題等をおさえながら、ポートアイランドの可能性について検討する。

(1) 名古屋港の現状

① 名古屋港の現状

- ・名古屋港は広大な臨港地区と港湾区域を有する日本最大規模の港で、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。

総取扱貨物量（16年連続日本一）

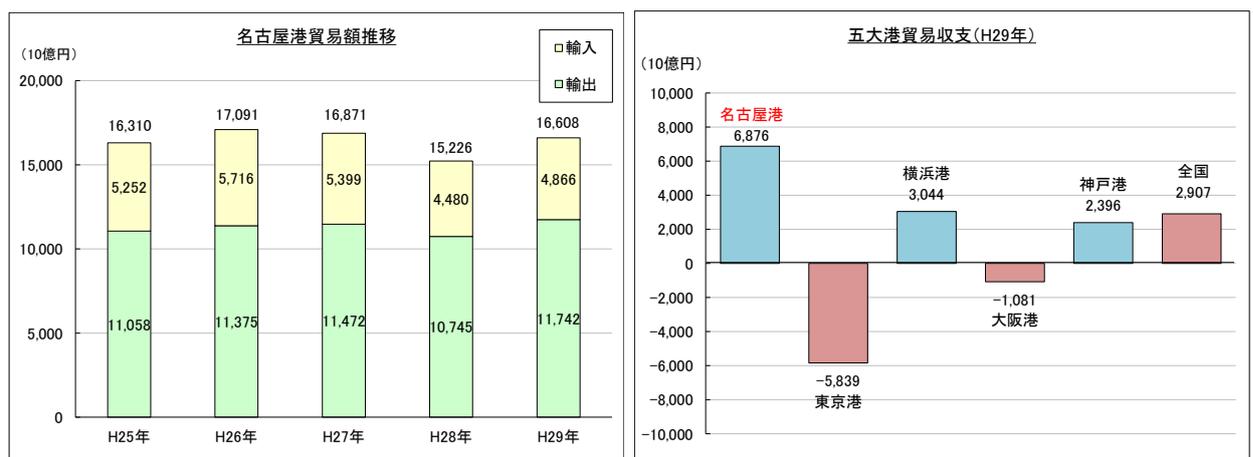


H29年は速報値

出典：港湾統計

貿易額

(貿易収支 20年連続日本一、輸出額 19年連続日本一)



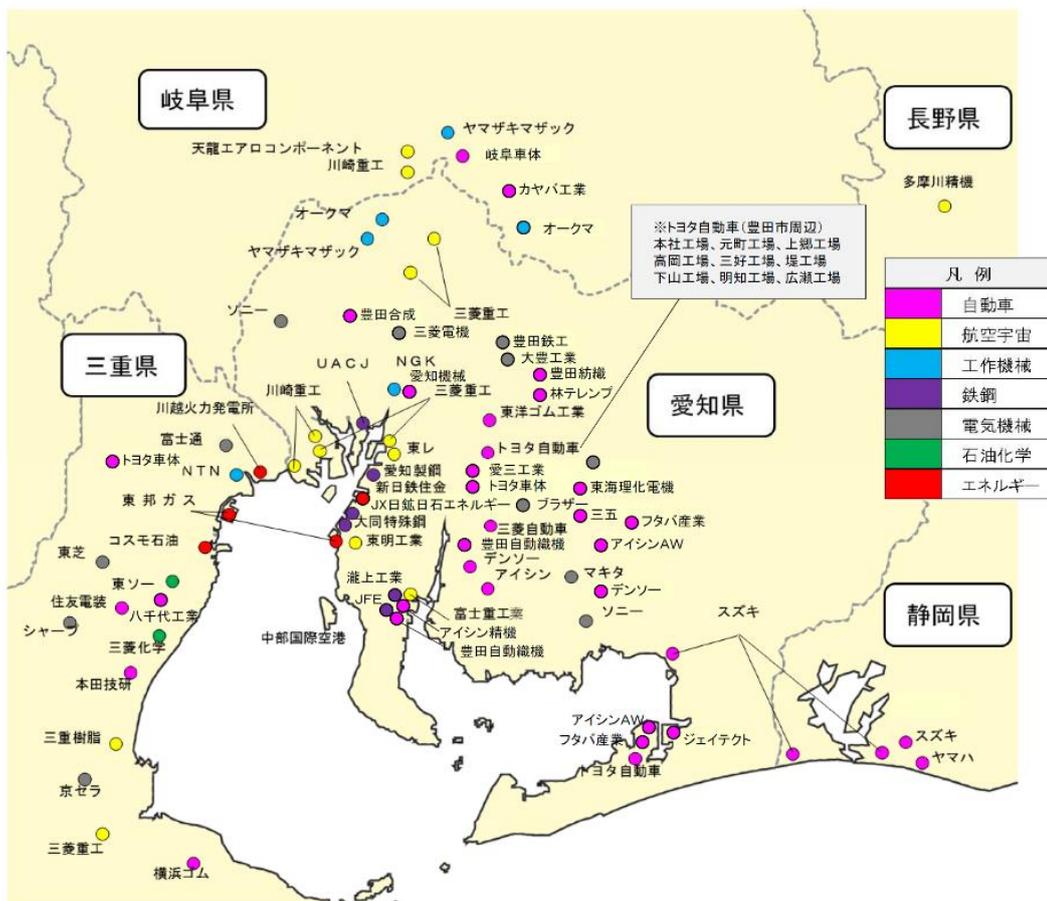
出典：貿易統計

※端数処理上、合計が一致しない場合がある。

- 名古屋港は、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であり、背後地域の高付加価値を産み出す「ものづくり産業」を強力に支援する「国際産業戦略港湾」として港湾機能のさらなる強化に取り組んでいる。
- 名古屋港の持つこれらの機能と空間が、さらなる集貨の拡大と新たな産業の進出による需要創出を可能にしている。
- 名古屋港の背後圏には自動車、工作機械、航空宇宙、鉄鋼、電気製品等、世界的な「ものづくり産業」が集積しており、愛知県の製造品出荷額等 1977 年（昭和 52 年）以来、連続して全国 1 位の実績を誇っている。

■ 製造品出荷額等（平成 26 年工業統計（経済産業省））	
• 全国の製造品出荷額等	305 兆 1,399 億円
• 愛知県の製造品出荷額等	43 兆 8,313 億円（全国比約 14%）
• 第 2 位の都道府県は神奈川県	17 兆 7,210 億円

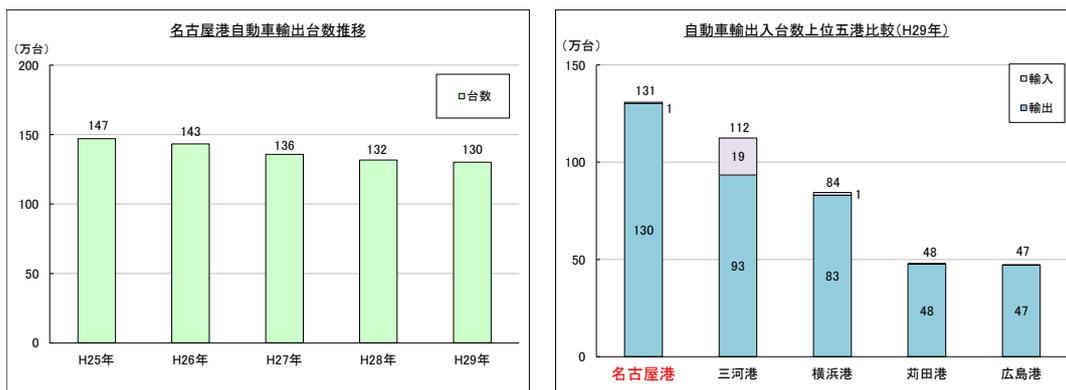
中部地域における企業立地状況



出典：名古屋港基本計画検討委員会資料

- 「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」（平成 25 年度、国土交通省）によると、名古屋港で取り扱われるコンテナ貨物の約 97%が中部 9 県で生産・消費されており、「ものづくり中部」のゲートウェイとしての名古屋港の役割が、これらの実態に示されている。
- 名古屋港のコンテナターミナルは、コスト低減、リードタイムの短縮を実現し大型コンテナ船に対応出来る水深 16m 耐震強化岸壁を備えた高規格コンテナターミナルがあり、IT を活用してさらなる荷役効率向上への取り組みがされている。
- 名古屋港における自動車輸出台数、金額はともに日本一で、輸出貨物の約 50%（重量ベース）を占め、年間 132 万台が世界各国へ運ばれていく。
- 広大なエリアを活用して、臨海部で LNG や鉄鉱石、穀物等の燃料や原料を受け入れる等、豊かな暮らしを支えることも、名古屋港の重要な役割の一つ。
- 工場立地に恵まれた広大な用地や「シーアンドエア」が容易で工業港にとって魅力あふれる条件が揃っている。

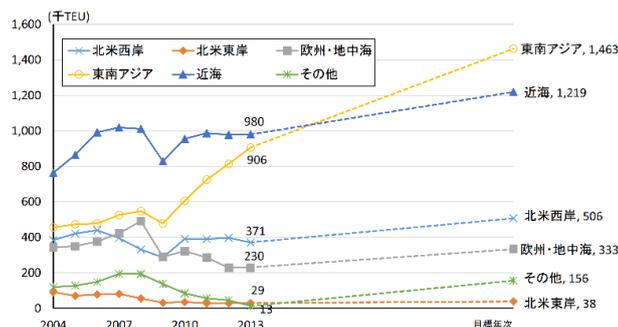
自動車輸出台数（39年連続日本一）



出典：貿易統計

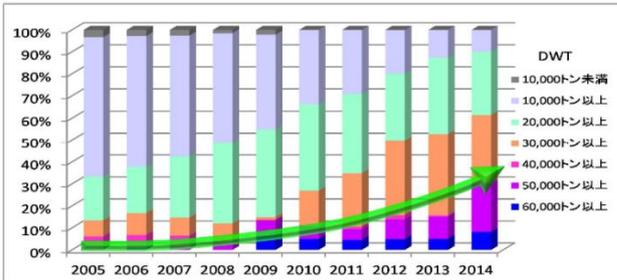
- 近年増加が著しい東南アジア航路の増加を見込んでいることを示している。
- 伸びが著しい東南アジア航路においても船舶の大型化が進んでおり、水深 15m岸壁が必要な船舶（5 万 DWT 級以上）が全体の 30%を超える状況となっている。今後も入港隻数の増加と併せて大型船舶の就航が増加することが想定される。

航路別外資コンテナ取扱個数の推計

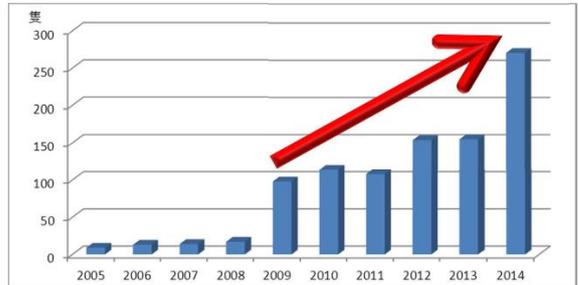


出典：名古屋港基本計画検討委員会資料

東南アジア航路の船型別推移



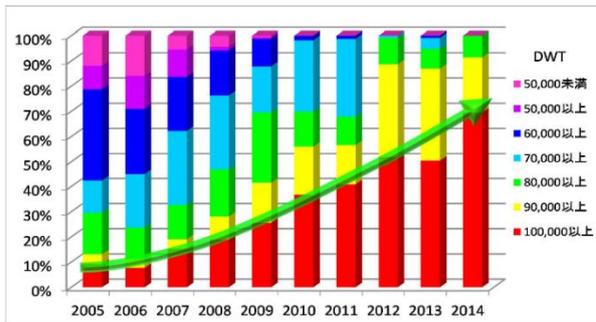
東南アジア航路における
50,000DWT 以上の船舶推移



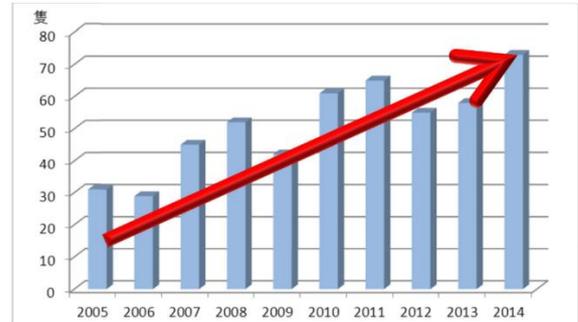
出典：提言“21世紀をリードする名古屋港”その機能強化と新たな活用（名古屋商工会議所）

- 欧州航路においても、水深 16m 岸壁が必要な船舶（10 万 DWT 級）が全体の 70% を超える状況となっている。今後も入港隻数の増加と併せて大型船舶の就航が増加することが想定される。
- コンテナ船だけでなく、自動車専用船においても 6 万 GT 以上の隻数が増加しており、大型化が進んでいる。

欧州航路の船型別推移

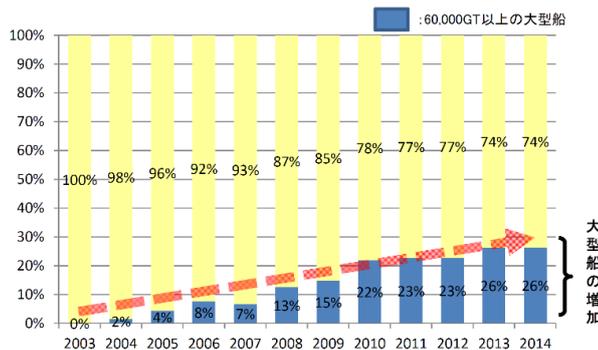


欧州航路における
100,000DWT 以上の船舶推移



出典：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（名古屋商工会議所）

自動車専用船の船型の推移



出典：
名古屋港基本計画
検討委員会資料

②関連計画における名古屋港等の位置づけとポートアイランドの現状

■ 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（名古屋商工会議所）

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

①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

②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

③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

④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)

⑤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

2) クルーズ振興に向けた魅力ある港湾形成

◎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

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

◎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

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

- ・自動化 CT の整備拡充、自動運転システムの導入

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

- ・「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

■ 港湾の中長期政策「Port 2030」中間とりまとめ（素案）（国土交通省・交通政策審議会港湾分科会）

I. 列島を世界に開き、つなぐ【Connected Port】

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築

- ・シンガポールへのシャトル便をはじめ、我が国産業にとって戦略的生産拠点かつ最重要市場となりつつある東南アジアと国内主要港を直結する航路網の拡充
- ・国際コンテナ戦略港湾の更なる機能強化と国内外からの集貨等を通じた基幹航路の維持・拡充
- ・SCMの更なる深化に対応した国際シームレス輸送の拡充等、多様な速度帯による重層的な航路網の形成

2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築

- ・「高規格ユニットロードターミナル」の展開等を通じた柔軟でシームレスな海陸一貫輸送網の形成
- ・サプライチェーンの高度化に対応した物流施設の再配置と、物流を核として新たな付加価値を生み出す新産業の港湾への展開

3. 列島のまるごとクルーズアイランド化

- ・官民連携による国際クルーズ拠点の形成等を通じた我が国発着クルーズの拡充や寄港地の全国展開
- ・幅広いインバウンド客の取り込みや日本人市場の開拓を通じた安定したクルーズ市場・関連産業の育成
- ・フェリーや鉄道等と組合せた広域周遊ルートの展開

II. 新たな価値を創造する空間【Premium Port】

4. ブランド価値を生む空間形成

- ・船からの景観も考慮し、「海に開け、船や来客を迎え入れる」おもてなし空間の形成
- ・内港地区の再編や港湾施設の多目的利用を通じた賑わい空間の創出

5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成

- ・コンビナートの生産設備の更新と合わせた輸送インフラの更新・改良・強靱化の促進や企業間の共同輸送の促進を通じた基礎素材産業の競争力強化
- ・大型船への対応による調達先の多様化を通じたバーゲニングパワーの確保、受入拠点の分散によるリスク低減
- ・新エネルギーや海洋資源の開発・供給・利用のための活動拠点の形成

6. 港湾・物流活動のグリーン化

- ・世界に先駆けた“カーボンフリーポート”の実現
- ・LNGバンカリング拠点の形成と国内展開

III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム【Smart Port】

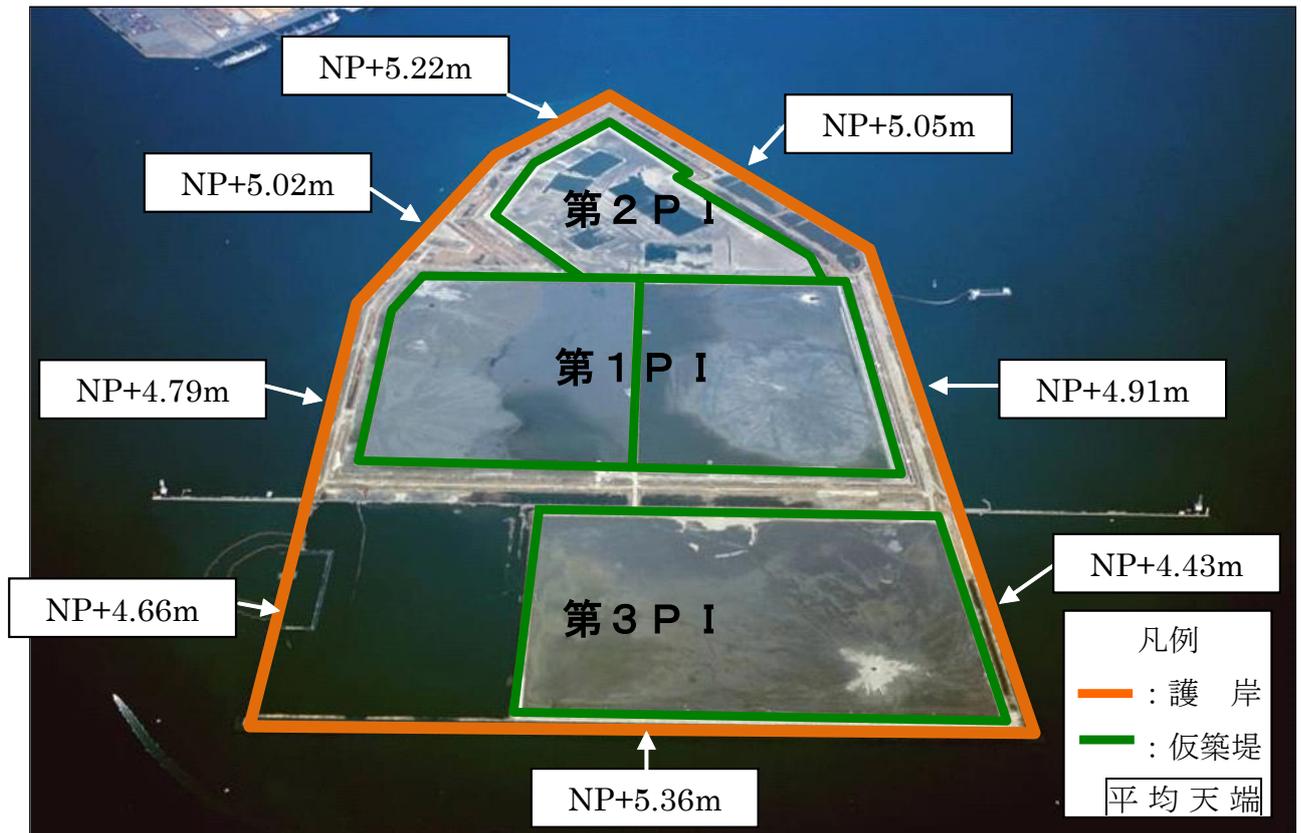
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化

- ・AIやIoTを実装し、世界最高水準の生産性を目指す「AIターミナル」の実現
- ・情報の発信・共有化を通じたサプライチェーン全体の最適化と、海外への展開

8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

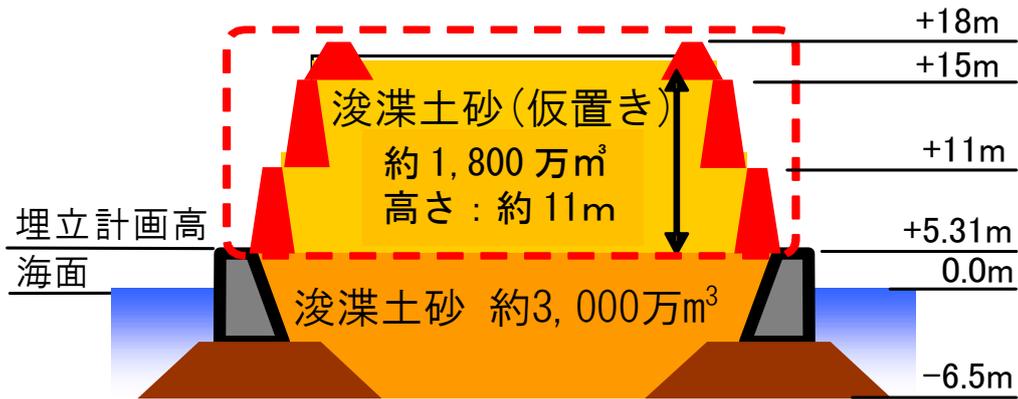
- ・設計・施工・点検業務の効率化、作業環境の改善・安全確保
- ・港湾施設の劣化状況の遠隔モニタリング技術の活用による施設老朽化に伴う事故等の未然防止

ポートアイランドでは、1975年（昭和50年）からの約40年間で約5,000万 m^3 の浚渫土砂を受け入れている。



PI埋立現況図

ポートアイランド内に仮築堤を整備して処分容量を確保しており、仮築堤による嵩上げ・仮置は、既に当初埋立計画高を 11m 以上超える状態にある。



浚渫土砂仮置きイメージ（断面図）

(2) 名古屋港の現状からみた名古屋港の課題

■ 物流・産業 ■ 自動車や航空宇宙をはじめ多様なものづくり産業の国際競争力を物流面で支援するための課題

- 次世代地域産業の拡大展開先としての利用
 - ・ 我が国の基幹産業である自動車関連産業に加えて、次世代産業である航空宇宙産業等中部地域に集積するものづくり産業の国際競争力強化と、背後に暮らす人々の生活の質の向上を支えるため、物流機能の更なる強化。
- グローバル化の進展や人口減少、少子高齢化時代に対応した物流機能の効率化
 - ・ 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化により、輸出入貨物の更なる増加や貿易額の拡大を図ることにより、我が国経済・産業の活性化と富の創出に貢献。

■ 安全・安心 ■ 安全・安心な港湾の構築に向けた課題

- 大規模災害に備えた港湾機能強化
 - ・ 地震・津波・高潮等の大規模災害に対して、背後住民の生命・財産や背後地域の産業活動を守るため、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策を進め、平時から防災訓練の実施や関係機関との連携強化、港湾BCPの実効性の向上を図る。
 - ・ 被災時において、緊急物資等の円滑な輸送を確保し、地域経済等への影響を最小限にとどめ早期に復旧・復興出来るよう耐震強化岸壁の適正配置等災害に強い港づくりを図る。

■ 交流・環境 ■ 魅力ある交流空間と良好な港湾環境の形成に向けた課題

- スーパーメガリージョンを見据えた魅力ある港湾の形成
 - ・ 地域の活性化や交流を促進するため、旅客船埠頭やフェリー埠頭等を適正に配置することによりクルーズ船の大型化や寄港増加等に対応出来る、魅力ある交流空間の形成を図る。
 - ・ 身近で親しまれる港湾環境の創出とともに、生物多様性に配慮し、港湾活動に伴う環境負荷軽減を図るため、緑地の拡充や、港内に残された干潟の保全等により、良好な港湾環境の形成を図る。
 - ・ 小型船舶を適正に収容出来る施設の拡充等により、秩序ある港湾空間の形成を図る。

(3) ポートアイランドの可能性について

●物流機能（高度な物流の拠点）

コンテナ貨物量の大幅な増加傾向が継続し、また、ロジスティクスハブの役割が拡大した場合、コンテナターミナルを中心とした高度な物流拠点としての利用が考えられます。

●産業機能（新産業・新エネルギーの拠点）

新たな基幹産業の創出や拡大、新エネルギー産業の集積が顕著となった場合、新規・成長産業の誘致先、既存産業施設等の拡大展開先としての利用が考えられます。

●安全機能（中核的広域防災の拠点）

大規模災害発生に備えて、中部地域全体をカバーする中核的な広域防災拠点設置の機運が高まった場合、緊急物資の保管機能、救援物資受け入れのコントロール機能のほか、中継基地やベースキャンプとしての利用が考えられます。

●交流機能（複合アミューズメントの拠点）

人びとの余暇活動や中部地域への観光客来訪が大幅に拡大し、新たなレクリエーション拠点や観光拠点の創出が必要となった場合、複合型のアミューズメント拠点や、海洋性レクリエーション拠点としての利用が考えられます。

●環境機能（自然環境創出の拠点）

地球温暖化対策や環境関連技術の進展とともに、自然とのふれあいや環境問題の解決に寄与する良好な港湾環境創出へのニーズが拡大した場合、多様な生物の生息場所やウォーターフロントオアシス公園等、自然環境を創出する拠点としての利用が考えられます。

Ⅲ. 準備会・検討会議の意見

平成 28 年度に開催した「名古屋港将来利用検討会議(仮称)準備会」、並びに平成 29 年度に開催した「名古屋港ポートアイランド将来利用検討会議」において、それぞれ出された主な意見・アイデアは以下の通りである。

(1) 準備会における主な意見・アイデアについて

①機能面、活用面

【物流】

- ・国内随一の物流拠点とする。
- ・航空機部品の生産等を集約する。他にも集約すべきものがあるのでは。
- ・コンテナ機能は飛島と鍋田に集約しており、どのように連携させるか。
- ・物流機能を持たせるには、ガントリー等と海面の高低差を押さえる必要がある。
- ・海上からのアクセスが良い。浚渫というメンテナンスが必要ない。橋は西航路のみ、大型船はPIの東側や飛島の東・南で対応する。東航路をもっと拡幅すべき。
- ・南側の鉄鋼や原料基地等を全て集める。集約によって空いた土地はコンテナターミナルや物流施設して利用出来る。
- ・総合保税地域として、保税蔵置場や保税ターミナルにする。

【にぎわい等】

- ・孤島という特徴を活かし、一大リゾートとしてはどうか。船でしかいけないリゾート地として活用する。アジアの人々がセントレアから船でPIに上陸し、非日常を楽しむ。特区としてカジノも楽しめる形もあるのでは。
- ・人を住まわすことで賑わいを生ませる。観光で来たり、移住したりもある。
- ・利活用はライトとヘビーの視点がある。前者では太陽光発電等のエネルギー関連のインフラ基地、後者では地盤を強化し、アクセスの課題を解決し、それらを活かす産業を考える。ライトの視点ではゴルフ場もある。
- ・港あり、産業があり、レジャー施設がありと多様な機能があれば、ヒトモノカネは集まる。
- ・これまでにないもので、レジャーや賑わいに関係するものではないか。
- ・高齢化が進展しているなか、医療・介護の視点は重要。外国人も受け入れる、最先端の医療施設としてはどうか。健康や長寿をテーマとしてリゾート施設(ホテル誘致も含む)も良い。レジャー施設であればファミリー層をターゲットに。海釣り公園もある。
- ・大型の養老院をつくり、過疎地から移住してもらって村のようなものを形成しては。
- ・ゴルフや野球等の大型スポーツ施設も良い。
- ・将来利用は非日常性で。土いじりの農業テーマパークも考えられる。人工的なものの対極にあるより自然に近いものを整備するのが良い。来ると元気になれる場所が強みではないか。
- ・当地の活力には交流人口の増加が大切。海外の富裕層がセントレアに降り立って、検診を受けるといふこともあるかもしれない。
- ・新しい客船が誘致出来るような整備が必要。名古屋には華やかさが無い、その点も踏まえた将来利用構想が作れると良い。

【その他】

- ・名古屋港をクリーンなエネルギーを生み出す場所として自給自足的な港とする。
- ・防災機能を考えるとき、津波の発生を想定して、防波堤の内か外で分ける意識が必要。
- ・孤島なので、刑務所も考えられる。
- ・防波堤の内側は船舶の航行に適している。外側は船をつけるのは不向き。
- ・日本人か外国人のどちらを対象とするのか。後者では「コト」の観点が必要。
- ・人やものが集まってくる機能をPIに求めるのがポイント。

②ターゲットや時間軸

- ・20～30年先を見据えるのが良い。国内にない、名古屋圏にない、で考える。
- ・飛島心頭から陸続きにしてはどうか。20～30年先を考えるなら、これかも浚渫土砂も出てくるので可能だと思う。
- ・時間軸を中・長期にわけて考えていくと良い。
- ・20～30年後に鍋田やコンテナはリニューアルしなければならず、先を見据えて、PIにコンテナターミナルを作ることは重要。
- ・スパンを決めないといけない。仮に20年後だとすると、まず、その頃どうなっているかのイメージづくりが必要ではないか。これまでにない画期的な発想で考えるなら、頭をシャッフルしないと。
- ・タイムスパンを決めて、将来のイメージづくりが必要。
- ・タイムスパンを決めないとどうすべきか見えてこないのはその通り。複数の機能を持たすべきか、一つの機能に絞り込むのかは難しい。土地の面積が他と比べて大きいのか小さいのかもよく調べて利活用を考えないと。
- ・将来がなかなか見通せないなかで、理想像を踏まえながら議論を重ねていきたい。

③その他

- ・法律的な制限を緩和した特区としてはどうか。これまでと違う物差で考えて欲しい。
- ・PIでは機能を絞るべき。
- ・トンネルか橋を建設しても、そのアクセスが被災すれば孤立してしまうことを念頭に。
- ・良い港の条件は、アクセスが良い、労働力が確保出来る、広大な荷捌き地があること。アクセスには課題があるが、上記の条件を満たす可能性がある。
- ・将来どうあって欲しいか、現在、何か困っていないか、の視点がある。現在の課題やこうあって欲しいを出すべき。

- 中部企業の荷捌きは日本だけでなく、世界を牽引している。中部の企業が世界で活躍出来るように。
- 具体的に何が足りないのか、今後どうしていきたいのか。短・中・長期で考えて具体的な動きとなるように。
- 福岡アイランドシティが400haの埋め立て地として紹介していた。参考となるのでは。
- 都心とセントレアに近い、多様な機能を調和させるより、一つの機能に絞るべき。
- 当地の魅力向上をはじめとした地域の課題を解決するために活用出来るかもしれない。

(2) 検討会議における主な意見・アイデアについて

【全体ビジョンについて】

○名古屋港の将来ビジョンについて

- ・名古屋港の20年後、30年後をもう少し議論すべきである。
- ・長期構想では、まだイメージが出来ていないので、色々な形で使いたいとしている。それを踏まえて、一昨年名古屋港の港湾計画では、基本的には土地利用も決まっていない。
- ・レジャー施設をガーデンふ頭や金城ふ頭に持っていきこうとしている。物流をどうしていくのかという全体の絵、それから名古屋港自体どうしていったら良いのか、名古屋港をもっと活性化させるためにどうしていくのかという話がある。
- ・レゴランド等のレジャー施設と物流基地が混在することが良いのか、煮詰めないとポートアイランドの活用には繋がらない。名古屋港全体の活用が見えない。
- ・日本の中で、名古屋港は貨物の取扱数が日本一であるが、日本一の取扱の港という名前が付くが、日本で唯一の港という名前がなかなか付かない。30年後の名古屋港を考えると、日本で唯一の港にしませんかという考え方もある。
- ・日本で唯一を示せると良い。日本一効率的なコンテナ港と出たことがあって、処理速度であるが、必ずしも規模だけではなくて、そのような張り合いもある。
- ・将来、東京と大阪の港を全部名古屋へ一緒にしてしまっ、名古屋から全部輸出をしてしまっはどうか。それくらいの勢いで考えていくと面白いものができるのではないかな

○名古屋港全体の機能集約について

- ・今まで名古屋港で足りなかったものとか、古くなったものを機能移転して、名古屋港は狭小で奥に深いので、奥の方で無理やり物流機能を果たしていたものをもっと外へ持って来て、その跡地を人流で、人的交流に活用する等、もっと立体的に考えていく。
- ・トータルパッケージとして、賑わいが創出出来れば、明るい話題が提供出来る。

○離島である特徴を活かす

- ・孤島というか離れているが故に出来るようなもの、刑務所、ゴミの焼却場等。
- ・島のアクセスがしにくいのが考えられる点であるので、南に集中しているようなエネルギーだとか、備蓄拠点を再整備する。
- ・危険物を集中させるということも考えられる。
- ・動物園をつくったら面白いという話があった。立地条件としては孤立している所で、そのような考え方も面白い。日本の港で唯一、そのような施設があるという所は、珍しいから行ってみようとなるかもしれない。

【物流について】

○スーパーコンテナ船の入港

- 日本にはないスーパーコンテナ船が入れる港が一つ考えられる。出来ないのであれば、現状での有効利用であれば、レジャー等港湾利用ではないものを重視する。
- 大型コンテナ船について、伊勢湾に入るところが非常に狭く、入る船は一隻ずつ、片道通行であるという制限がある。
- 土砂流入のため現状では東航路 16m、西航路 14m。大きな船を入れるのであれば、18m、20mまで掘らなければならない。現状では、物理的に 16mまでしか入れない。
- PI の規模は他都市事例と比べても大規模なものではない。また、船の規模も 2 万 TEU の船が着岸出来るか等検討すべき。
- 海外の港のようなトランシップ機能を持ち、世界の物流拠点とするという案は、日本の輸出入にかかわりのない貨物まで、日本でトランシップするという構想が描ければ面白いのではないか。一方で、PI の規模をみると不十分であるという感想を持っている。2 万 TEU 規模の大型船が続々と竣工している中、日本に来ている船は中型のもので、経済面を考えれば、わざわざ寄港するか不透明。寄港するとしても、日本の輸出入の伸びが見込めないとすれば、長期的に考えてもハブポートとしてのハードルは高いのではないかと思う。
- 2 万 TEU を寄港させる港を日本で計画するためには、名古屋港だけというわけにはいかない。プサンや上海は、港湾利用料金が安いというメリットがあるため、PI にアクセスのための道路やトンネルを作り、高価なものにすると、せっかく良いものを作っても利用料が高くなり、船が寄港しないという問題もある。
- ハブポートとして活かすためには、地理的な優位性と港湾利用料をどれだけ安く出来るかということが国際競争力を高めることになる。
- 20 年前に現在の 2 万 TEU 型の船は想定していなかった中、20 年後の事情は想定が難しい。2 万 TEU の大規模コンテナ船の寄港についてはハードルが高いと思うが、橋によるアクセスを考えても、今後、自動車貨物 PCTC 船が大型化する可能性もある中で余裕を見た高さ設定が必要。
- 名古屋港の中をとってみても、各場所での効率化は図られてきた。伸び悩みだからやらなくても良いという考えではなく、今後を考えれば、既往の経済を注入して、大きなターミナルを作ることで効率的に活かすことも、物流の提案としては良いと思う。

○物流活用について

- 物流の活用の観点でいくと、ボリュームなのか、付加価値なのかが気になる。ボリュームの話では、完成車両の輸出台数は、海外の現地生産のために、今後大きく伸びることは考えにくい。一方、現地生産が増えていく中で、生産用の部品も現地調達の割合が高くなっているため、部品の面でもボリュームの増加は考えにくい。物流のボリューム増を前提としたポートアイランドの検討は、前提としては置かない。

- ・ポートアイランドは、物流の観点から、海上からのアクセスは非常に良いが、陸上からのアクセス、橋やトンネルでは問題が生じる。陸続きでは、アクセスが便利になるが、そこまでの物流があるのかについては、名古屋港全体として検討する必要がある。
- ・ポートアイランドは物流の拠点に近くなってくる。むしろ中部国際空港がこれからの人流の拠点になる。

○スクラップアンドビルドによる物流機能の集約

- ・名古屋港全体を見た上で PI を検討しないといけない。スクラップアンドビルドで行うのか全体像を検討すべき。
- ・人口減等、日本のトレンドを見ると、物流量は減少すると思う。輸出は引き続き主力になると思うが、海外生産、地産地消の傾向が強まって、輸出についても爆発的に伸びるとのは期待出来ないと考えている。物流に関していえば、キャパシティの問題で飛島や鍋田で足りているのであれば、あえて新しいものを作ることが良いのかということになる。一方、全自動という大規模な考えであれば、どこかのターミナルを改良するよりは、新たに作った方が効率的である。飛島や鍋田は住宅環境に近いということもあり、PI に作るよりも陸地に作った方が良いスポーツ施設の建設等、スクラップアンドビルドの考え方で PI への集約を考えてはどうか。

【エネルギー拠点について】

○再生エネルギー

- ・増える方面はないかと考えれば、再生エネルギー系というのは社会を変えていくのではないかと考えている。電力、水素かもしれない。再生エネルギーを作る施設という考え方もある。水素で言えば、水の電気分解ということもあるが LNG を分解して水素を取り出す方が安価。水素の備蓄も良いのではないかと。水素は軽いので爆発の危険性もあまりないと聞いているが、このような離れた場所に作るのが安全性の面においても良い。
- ・水素は、空気中ですぐに拡散し、一定の濃度で留まることがないため、安全性は高いという話を聞いたことがある。水素の貯蔵には圧縮等でそのものを貯蓄することもあるが、トリエン等に吸着させ溜めておいて、必要に応じて取り出すという技術も実用化が進んでいる。実用は今後の話だが、ケミカルタンカーでも輸送が可能で、タンクもケミカル用のタンクで可能という想定。

○危険物の取扱

- ・9号地等は危険物の取扱となっているが、だんだんと埋め立てが進み、内陸となっている。製鉄所でも有事の際は煙で道路が寸断される等の影響が出た。住宅環境にも近接していることを考えれば、孤立した PI を活かすために危険物等を集約し、9号地を他機能として活かすという議論もあって良いように思う。

【防災・環境について】

○防災について

- 海の真ん中にある島なので、防災の面、津波の面の問題についてケアをしないとイケない。
- 高潮防波堤を改良して、ポートアイランドの両サイドの海側の部分は、高さ+8mで最大クラスの津波に対応出来る。5.31mよりも陸域にいけば、8mくらいあった方が防災上は良いのではないかと考える。
- 防災備蓄拠点として位置付け、いくら食料が備蓄してあっても、実際何かあった時にアクセスがないと機能しないのではないかと考える。
- 高潮防波堤外の備蓄や防災拠点はどうかと思う。

○環境について

- 物流面で将来的に何か付加価値が付けられるかについては、環境への貢献がある。将来的に環境面に貢献出来るような物流面でのインフラというか、名古屋港ならではの特異性を打ち出せるようなインフラ、そのような観点で考えられることがあれば、物流面では付加価値が付いてくる。
- 環境面とか、人が頻繁に入らなくて良いような設備等を造ることを考えていった方が良い。

【交通アクセスについて】

○アクセスと航路の関係について

- 沈埋トンネルは延長距離が短くて済むため、一番ふさわしいが、航路になっているので、その下のところに沈埋トンネルを造るという考え方が出来る。
- 飛島側に付けるのか、両側に持って行くのか、それによって全体の道路計画との問題が出てくる。
- 東航路、西航路はメイン航路のため、船が頻繁に通る。大型クルーズ船は高さが60m、70m必要である。これを前提に考えると、橋の場合、非常に高い規模となる。一方で水深の問題があるので、16mではなくて、18m、20mとなると、その下を沈埋で深く潜らなければならない。いずれにしても非常に大きな事業となる。
- 東航路は、今後も船の航行があるため橋で閉めたくない。一方、西航路についても鍋田ふ頭への航行は今後もあり、水深も深く出来る等、発展性があるため、海上交通の観点からいえば橋を架けたくない。中航路については限定的な航行に限られるため、PIへのアクセスを検討するのであれば、中航路が良いのではないかと考える。東海環状自動車道の延伸も計画されているので、PIへのアクセスにも良いのではないかと考える。
- あおなみ線が繋がるとか、名鉄、近鉄が繋げるとか交通アクセスをつくらないと、何も出来ない。
- 伊勢湾岸道があることによって、飛島ふ頭、金城ふ頭が今、直接アクセス出来るので、物流の面で非常に良い。物流拠点等にするのであれば、最終的には、今ある伊勢湾岸道等の高速道路に直結するような道路を造らなければ、利活用、使い勝手の面で良くない。
- アクセスが繋がれば、その先にある中部空港も利便性が向上するのではないかと考える。

- ・名古屋第二環状自動車道が今、飛島に繋がっている。それを真っすぐ延ばして、埋立て、鍋田ふ頭とT字路をつくる。今度は中部国際空港と繋がって来ると物流、車の動きが良くなる。まず、道路網で、物流が動く、交通起点として考える。
- ・一宮西港道路への接続が考えられる。その他、PIへのアクセスには、高規格道路や既存幹線道路への接続、金城ふ頭のあおなみ線との接続等選択は様々あると思う。
- ・20年後ということでVR等の活用もあるのでわからないが、アクセスは考えた方が良いでしょう。

【にぎわい・集客について】

○集客・観光

- ・農業観光が良いのではないかという話があったが、土壌汚染の問題はどうか
- ・人流の観点だけで言えば、訪日外国人が増えている。日本人の生産者人口が減っている中で、訪日外国人に期待がかかる。買い物だけではなく、そこで日本人に触れてコト消費に関心が寄せられている。
- ・インバウンドが期待出来るような施設が付くと、空港を利用するお客さんが増える。名古屋港にとってもクルーズ船等呼び寄せられるかもしれない。

【レジャー・アミューズメント】

○金城ふ頭との連続性

- ・金城ふ頭がレジャー化している。平日・日中でも人が集まるようになれば物流との接点は危険でもあるので、集約という考え方はあると思う。
- ・非物流とすることであれば、現状でにぎわいの集積のある金城ふ頭から海底トンネルで結ぶ案もあるのではないか。

【産業・経済について】

○産業・経済の推進

- ・世界基準で見ると、日本のこのエリアはものづくりの最先端であるので、日本の高度な技術を垣間見れるようなものが体験出来るのであれば、人流は活かしていくことが出来る。

【高い岸壁の活用】

- ・高さを18mにすれば津波にも対応出来ると思うのでレジャー等にも活用出来る。また、物流で活かすとなれば、ターミナル以外にも倉庫等の用地も必要となるため、そのような利活用方法もある。

IV. 提言

名古屋港ポートアイランドに求める将来機能と その実現に向けて

2027年の東京～名古屋間のリニア中央新幹線の先行開業に続き、名古屋～大阪間を含めた全線開業は2037年に予定されており、その完成によって、首都圏から中京圏、近畿圏に至るまで、約7,000万人の巨大な経済都市圏が形成されることになる。

国は、沿線人口7,000万人に及ぶ巨大な経済圏を「スーパーメガリージョン」と呼び、日本経済を牽引する一大圏域と位置付けているが、なかでも、名古屋はその中心であり、ヒト、モノ、情報、カネが国内外と活発に行き交う、その要となる都市として引き続き、成長・発展し続けていることが期待される。

そして、とりわけその頃には、世の中のあらゆるモノがインターネットで繋がり、IoTやAI、ロボット等を駆使した極めて高効率な物流システムが完成していることが容易に想像される。少子化と人口減少社会の到来とも相俟って、港湾を取り巻く物流現場での自動化（無人化）、省力化等は広く一般的となっているだろう。

また、地震や津波、台風、豪雨等自然災害への備えについても、これまで以上に万全の対策を講じていくことが必須であり、人命はもとより、企業活動への悪影響を避け、発災後の復旧・復興を早めるためにも、港内における防災拠点整備が必要不可欠と認識される。

そうした観点で、名古屋港ポートアイランドに求める将来機能のキーワードは、「スーパーメガリージョンのセンターとしての海の玄関」、「高効率なシステムがフル稼働している日本一の全自動物流センター」、「中京圏における基幹的な広域防災拠点の一つ」と言うことが出来る。

以下、ポートアイランドに求められる具体的な将来機能について3つの案を記す。



将来機能

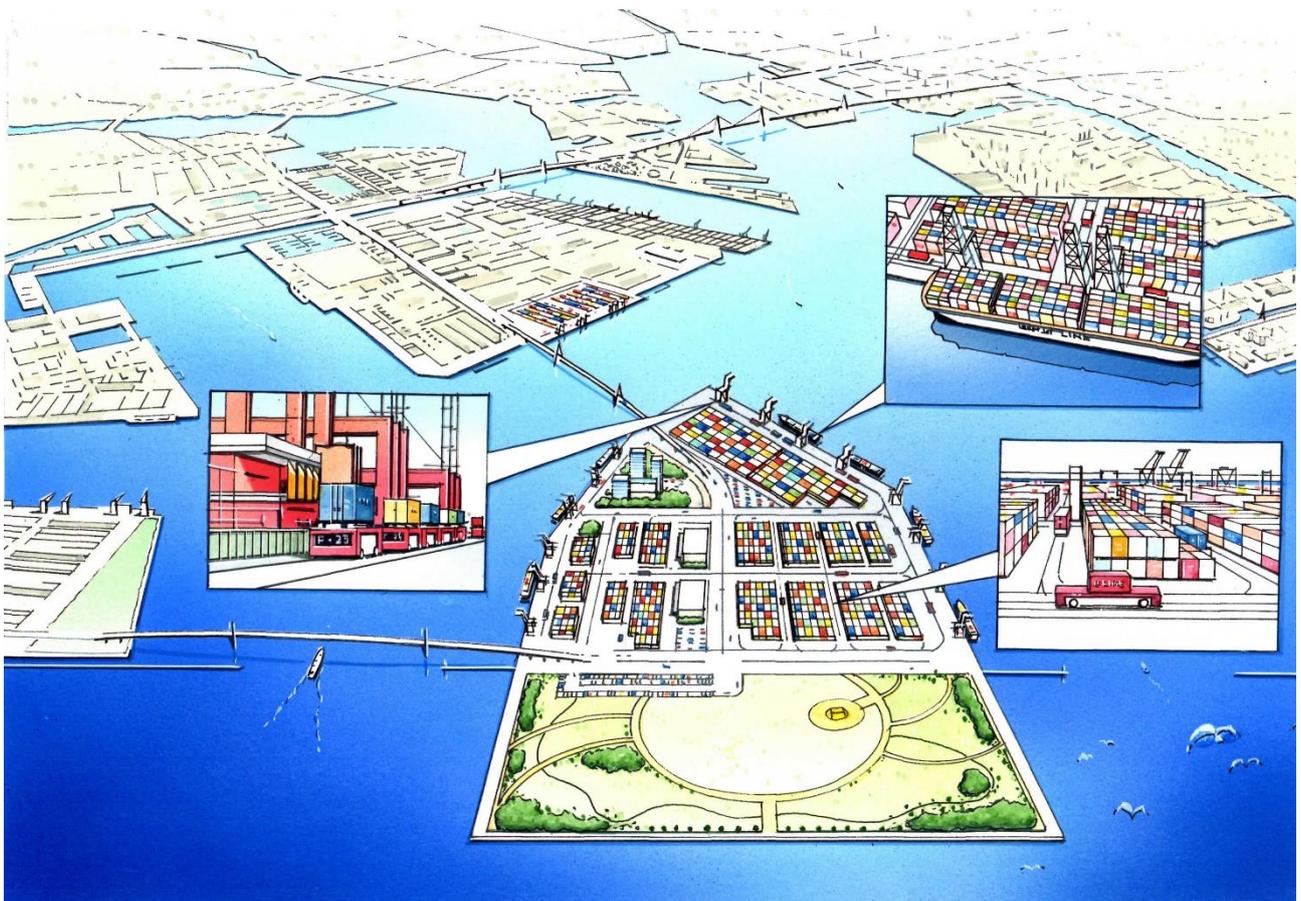
【案1】 飛島ふ頭と鍋田ふ頭、PIによる一大物流デルタ地帯を形成した日本一の全自動物流センター・トランシップ機能 + 防災機能を兼ね備えた公園

金城ふ頭の持つ自動車取り扱い機能の移転・集約し、飛島ふ頭と鍋田ふ頭、PIで、名古屋港における一大物流デルタ地帯を形成。水深-20m級の超大型船舶が寄港可能であり、究極の高効率システムがフル稼働している日本一の全自動物流センターとしての役割を担う。

また、AIやIoT等の先進技術を用い3か所を機能的に結んだAIコンテナターミナルを形成し、日本一のトランシップ機能（国内外との海上貨物積み替え機能）を備えた一大基地とする。

併せて、中京圏における基幹的な広域防災拠点として、エネルギー、食糧等を常時備蓄し、大規模災害に強い堅牢な防災機能を兼ね備えた公園も整備する。

【アクセス】 飛島ふ頭とPI、鍋田ふ頭とPIをアクセス道路で繋げる。



【案2】 次世代エネルギーを含めた総合エネルギー拠点 + 防災機能を兼ね備えた公園

環境先進地域のシンボルとして、再生可能エネルギーを含めた総合エネルギー拠点を形成。次世代のエネルギーとして期待されている水素やLNG等の供給も行う。

また、中京圏における基幹的な広域防災拠点として、エネルギー、食糧等を常時備蓄し、大規模災害に強い堅牢な防災機能を兼ね備えた公園も整備する。

【アクセス】当初はアクセス道路をもたず、孤島としての特徴を活かす。



【案3】 アミューズメント施設 + 防災機能を兼ね備えた公園

鉄道や道路により都市部や隣接市域等広域的に集客するアミューズメント施設を形成。セントレアとの高速海上アクセス（シャトル便）を整備して、港と空港の双方で観光客を受け入れる。

また、中京圏における基幹的な広域防災拠点として、エネルギー、食糧等を常時備蓄し、大規模災害に強い堅牢な防災機能を兼ね備えた公園も整備する。

【アクセス】 鉄道や道路によるアクセスを金城ふ頭及び北浜ふ頭とを結ぶ。



実現に向けた進め方

今回の提言では、地域経済や名古屋港の現状・トレンド、これまでの準備会や検討会議でのご意見・アイデア等を踏まえ、名古屋港ポートアイランドに求められる機能について3つの案を示した。いずれの案を採用し実現するにしても、今後の大きなステップとしては、以下のように進めていく必要があると考えられる。

5年以内

将来利用、帰属等について関係機関による検討

5～10年以内

港湾計画への位置づけ

10～15年以内

土地利用に向けた整備

15～20年以内

PIの新たな利用スタート

名古屋港は、ものづくりの盛んな地域を背後圏に持つ海の玄関として、今も着実な成長・発展を続けているが、港湾機能の維持・強化のためには、常に一級河川（庄内川）からの流下土砂を浚渫していかなければならない大きな宿命を負っている。

現在、港内にあるポートアイランドが土砂処分場としての役割を担っているが、数年先には限界に達することから、その将来利用、帰属等について、地元として早急に検討を開始することは喫緊の課題である。

名古屋商工会議所では平成27年11月の提言に引き続き、関係者間の検討・協議を経て、今般、地元経済界として初めて、具体的な機能やアクセス等についての複数案を提示した。この提言が契機となって、国や地元自治体、港湾管理者といった主要な関係者による検討・協議が本格的に始まり、将来の名古屋港、並びに地域経済の成長・発展に繋がっていくことを期待したい。

活 動 報 告

名古屋港ポートアイランド将来利用検討会議（仮称）準備会

- 第1回 日時 平成28年8月18日（木）14：00～16：00
場所 名古屋商工会議所 3階 第1会議室
内容 説 明：①準備会の狙いと今後のスケジュール等について
②名古屋港の取組について
③名古屋港の現状と課題について
意見交換：テーマ「ポートアイランドに期待する役割と機能について」
- 第2回 日時 平成28年11月18日（金）15：00～17：00
場所 名古屋商工会議所 3階 第3会議室
内容 話題提供：①関連計画・長期構想におけるPIの位置づけ等
②当地を取り巻く主要プロジェクトについて
意見交換：テーマ1. ポートアイランドに期待する役割と機能について
テーマ2. 今後の検討体制等について
- 第3回 日時 平成29年3月3日（金）16：00～17：00
場所 名古屋商工会議所 3階 第3会議室
内容 議題：①準備会としての意見・アイデアの取り纏めについて
②来年度の検討体制について

現地（ポートアイランド）視察会

実施日 平成28年6月15日（水）、8月9日（火）、11月4日（金）

名古屋港ポートアイランド将来利用検討会議

- 第1回 日時 平成29年7月7日（金）14：00～16：00
場所 名古屋商工会議所 3階 第3会議室
内容 主催者挨拶：名古屋商工会議所 理事・企画振興部長 田中 豊
座長ご挨拶：名古屋工業大学大学院 工学研究科 教授 秀島 栄三 氏
説 明：「名古屋港の現状と課題について」
中部地方整備局 港湾空港部 計画企画官 邊見 充 氏
意見交換：テーマ「ポートアイランドの将来利用について」
- 第2回 日時 平成29年10月25日（水）9：30～11：30
場所 名古屋商工会議所 3階 第3会議室
内容 協議事項：提言「名古屋港ポートアイランド将来利用（素案）」について
- 第3回 日時 平成30年2月14日（水）16：00～17：30
場所 名古屋商工会議所 5階 会議室D
内容 協議事項：提言「名古屋港ポートアイランド将来利用（案）」について

現地（ポートアイランド）視察会

実施日 平成29年9月13日（水）、9月28日（木）

名古屋港ポートアイランド将来利用検討会議 委員名簿

(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	堀崎 健治
委員	五洋建設株式会社	執行役員名古屋支店長	小辻 昌典
委員	株式会社商船三井名古屋支店	支店長	坪井 伸夫
委員	株式会社JTB中部	取締役営業部長	内海 勝仁
委員	大成建設株式会社名古屋支店	専務執行役員支店長	近藤 昭二
委員	中部国際空港株式会社	取締役執行役員	近藤 正人
委員	中部電力株式会社	執行役員 グループ経営戦略本部部長	水谷 仁
委員	東邦ガス株式会社	執行役員 知多製造部長	藤原 康洋
委員	東陽倉庫株式会社	取締役執行役員国際営業本部長	伊木 善秀
委員	トヨタ自動車株式会社	物流管理部企画室担当部長	高木 義之
委員	名古屋鉄道株式会社	経営戦略部事業プロジェクト担当部長	鈴木 武
委員	日本通運株式会社	名古屋国際輸送支店長	前山 高広
委員	日本郵船株式会社名古屋支店	支店長	伊東 純一
委員	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
委員	株式会社三菱東京UFJ銀行	経営企画部部長兼秘書室室長	稲見 秀之
委員	三井不動産株式会社	中部支店長	河津 弘幸
委員	三井物産株式会社中部支社	執行役員支社長	羽鳥 信
委員	名港海運株式会社	取締役港湾物流部長	平松 保長
オブザーバー	国土交通省中部地方整備局	港湾空港部長	田中 知足
オブザーバー	名古屋港管理組合	企画調整室長	惠飛須 朗
事務局	名古屋商工会議所	理事・企画振興部長	田中 豊
事務局	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
事務局	名古屋商工会議所	企画振興部地域・都市整備グループ係長	水谷 健太

名古屋商工会議所 社会資本委員会名簿

平成30年3月現在
(順不同・敬称略)

委員長	名港海運株式会社	取締役社長	藤森 利雄
副委員長	日本郵船株式会社名古屋支店	支店長	伊東 純一
副委員長	東陽倉庫株式会社	代表取締役会長	白石 好孝
副委員長	東邦液化ガス株式会社	相談役	冨成 義郎
副委員長	中部国際空港株式会社	代表取締役社長	友添 雅直
副委員長	中日本高速道路株式会社	代表取締役社長	宮池 克人
委員	伊勢湾海運株式会社	専務取締役	堀崎 健治
委員	リンナイ株式会社	執行役員 生産本部長	石川 文信
委員	トヨタ自動車株式会社	専務役員	上田 達郎
委員	株式会社フジトランス コーポレーション	代表取締役	系井 辰夫
委員	大成建設株式会社名古屋支店	専務執行役員支店長	近藤 昭二
委員	徳倉建設株式会社	常務執行役員	佐合 純造
委員	鹿島建設株式会社中部支店	営業部長	佐藤 哲也
委員	名古屋鉄道株式会社	経営戦略部事業プロジェクト担当部長	鈴木 武
委員	株式会社竹中工務店	名古屋支店統括営業部長	鈴木 伸夫
委員	日本航空株式会社	中部地区支配人	棚橋 伸
委員	全日本空輸株式会社中部支社	執行役員支社長	丹治 康夫
委員	株式会社商船三井名古屋支店	支店長	坪井 伸夫
委員	日本通運株式会社名古屋支店	常務執行役員支店長	中村 栄一
委員	名工建設株式会社	相談役	野田 豊範
委員	三井物産株式会社中部支社	執行役員支社長	羽鳥 信
委員	名古屋工業大学大学院 工学研究科	教授	秀島 栄三
委員	株式会社 JTB 中部	代表取締役社長	松本 博
委員	株式会社日本政策投資銀行東海支店	支店長	光本 滋
委員	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