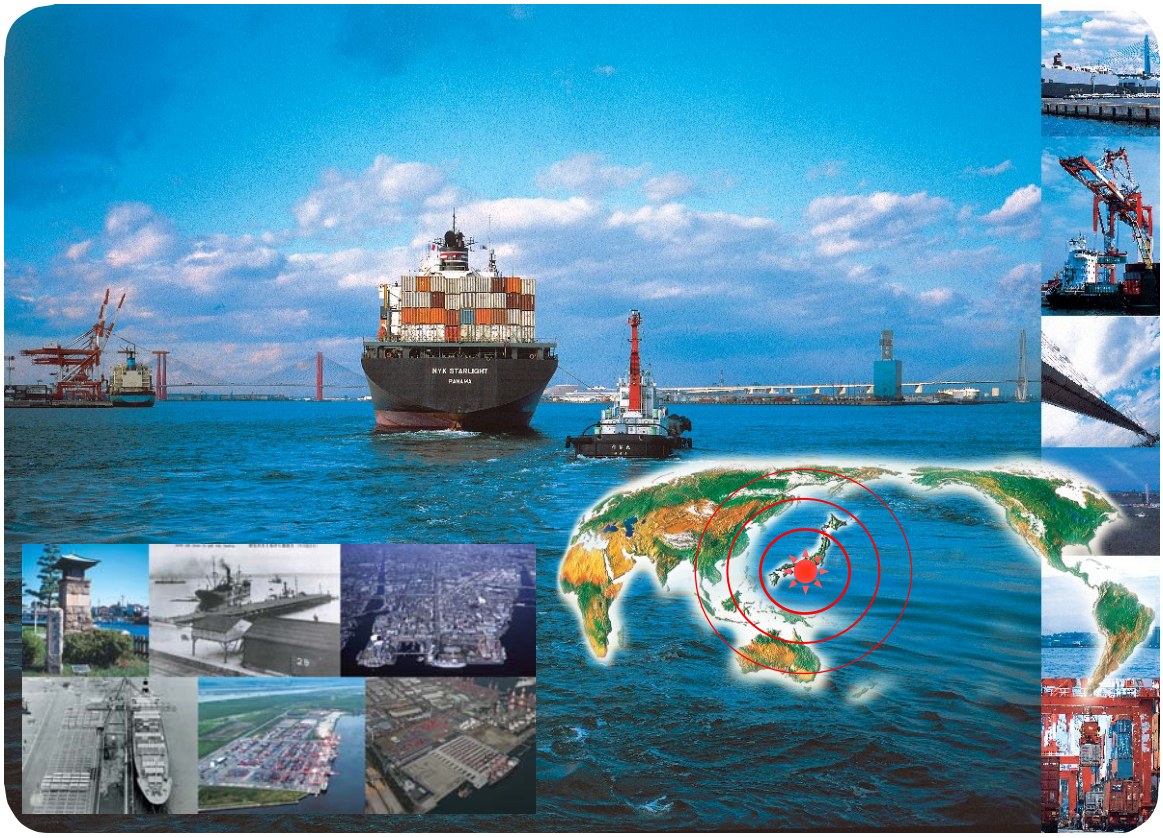
名古屋港新基本構想検討委員会
第２回委員会資料



本資料の構成

資料１　第１回委員会および地域研究会の主な意見とその対応

資料２　名古屋港新基本構想（原案）

平成１８年１０月１０日

1907
PORT OF NAGOYA

資料１　第１回委員会および地域研究会の主な意見とその対応

注）◎：委員会　○：地域研究会　における意見

（見学会開催について）

主　な　意　見	対　　応
名古屋港の見学 ○名古屋港というと、名古屋港水族館しか知らない。できれば、名古屋港見学会を企画して欲しい。	市民・ＮＰＯ委員を中心として、９月１２日に海上視察会を実施

（資料全般について）

主　な　意　見	対　　応
わかりやすい資料への改善 ◎専門的な用語の使用や、文章の装飾語が多いため、わかりやすい記述で見直しをお願いしたい。 ○名古屋港に関する基本的なデータを示すグラフなど、ビジュアル的な情報を参考資料として提示して欲しい。 ○資料の中に、一般の方にはわかりづらい専門的な言葉がある。用語の説明書きが欲しい。	簡潔でわかりやすい文章とすべく、図表等を資料に追加するとともに、全体の見直しを行い、ストーリー性を持つよう工夫した。また、用語解説集を作成した。
上位計画との関係 ○名古屋港だけが単独で成立しているわけではないため、他の上位計画との関連性についての情報を盛り込んでいただきたい。	資料作成にあたって、上位計画との整合性に十分留意した。
夢のある構想 ○市民と夢が共有できるようなものになると良いと考えている。具体的でなくてもよいので、「夢がある」ことを前面に打ち出し、それを重点的に取り組むということがあると、地域との共生を図ることができる。	全体イメージを示すサブキャッチフレーズ（将来目標）を設定するとともに、分野別将来イメージを見直した。
名古屋港らしさの追求 ◎名古屋や中部に限らず、東京や大阪にでも当てはまる表現が多い。資料が理念中心に記述されているため、全日本的な内容にならざるを得ないことは理解できるが、名古屋港ならではの特徴が記述されていた方が良い。 ◎ものづくりと一体となった港湾である点が名古屋港の最大の特徴である。ものづくりを考えると、もう少し具体的な記述や名古屋港の特徴がより明確に出てくると思う。 ◎たとえば、牛丼専門店の「早い・安い・うまい」といったキャッチフレーズを参考に、「早い、安い、丁寧」などと表現されれば、親しみやすいのではないか。	名古屋港の強みを活かすことで、名古屋港らしさ、名古屋港の特徴を明確化する方向の見直しを行った。

（果たすべき役割について）

主　な　意　見	対　　応
グローバルな発想 ◎果たすべき役割に、「環太平洋のハブ港湾として成長する」、「世界の主要なハブ港を目指す」等のグローバルな発想が入ってもよいのではないか。	意見を踏まえ再整理した。
輸入にも強い港の役割 ◎果たすべき役割は、ものづくりや輸出に関するウェイトが非常に高くなっているが、20年後は製品・半製品の輸入が増えると思われ、輸入は消費地に近い港湾と競争することになるため、背後道路網の確保も含め、コスト面や利便性の強化などが盛り込まれると良い。	将来イメージの中で、意見を踏まえ再検討した表現で記述することとした。
人的交流の役割 ◎名古屋港の役割として、遠方より来訪する人々に観光資源を提供するというよりも、むしろ、地域内を中心として人的交流の役割を果たすということが第一で、そのために、水族館やイタリア村などの資源を活かす程度ではないのか。	将来イメージの中で、意見を踏まえ再検討した表現で記述することとした。
産業防災への役割 ◎名古屋では、輸出型産業が頑張っているが、大きな災害が発生すると復旧の間に他国の企業がシェアを奪うことがある。ものづくりを支えるという以上、産業の競争力維持のための「産業防災」という考え方を打ち出した方がよいのではないか。	将来イメージの中で、意見を踏まえ再検討した表現で記述することとした。

（基本理念について）

主　な　意　見	対　　応
港湾経営の考え方 ○港湾経営のあり方で、一部事務組合である名古屋港管理組合が従来のプロセス管理型から目標管理型であるNPM（新公共経営）という考え方で具体的にどのような取り組みを行うかがイメージしにくい。管理組合がどのように港湾経営のあり方を追求するかを具体的に記述できるとよい。	意見を踏まえ再検討し、名古屋港管理組合に限定されない表現で記述した。
表現の改善 ◎「港湾の最適化に努める」という表現は、港湾の最適な状態が表現できないのに最適化を目指すことはおかしいので、望ましい状態に向かうといった表現の方が好ましい。 ◎「進化への限りない挑戦」とあるが、「進化」という最終形に向かって挑戦する、または、進化という行動をとり続けるよう挑戦するとも解釈できる。少しわかりにくいように感じるので、最終案までに慎重に議論したいと思う。	新基本構想全体の構成を再検討し、内容・用語の見直しを行った。

（将来イメージについて）

主　な　意　見	対　　応
長期的な物流戦略 〇スーパー中枢港湾で想定している内容はもとより、物流の長期的な変化についてもっと記述した方がよい。	意見を踏まえ再整理を行った。
ジャスト・イン・タイムの打ち出し ◎中部はものづくりの中枢であり、物流も含めてノウハウが集約されている。それはジャスト・イン・タイムという言葉に代表されると思う。この言葉に基づいて運営されるという内容が記述されても良いのではないか。 ◎名古屋港として、ジャスト・イン・タイムを打ち出すということは大きなチャレンジである。港湾全体として適用するには難しいが、可能性について検討する必要がある。	意見を踏まえ、新基本構想のどの部分で適用することが可能か検討し、タイムリーなサービスを提供することとして、考え方を追加した。
数値目標の設定 ◎具体的な数値目標が示されていないため、ボリューム感が出ず、楽観的に将来見通しが出てきている印象を受ける。会議資料として定量的な分析データを提供していただきたい。	メルクマールとして用いる指標を例示し、具体的な数値目標の設定は個別計画に委ねることとした。
短期的な課題への対応 ◎20年先に向けての方向だけでなく、当面取り組むべき課題への対応も必要で、短期的・長期的な対策を組み合わせて記述すべきではないか。	長期構想としての全体的な整合を検討する中で、一部に短期的な対応を記述した。
食料品の輸入について ◎名古屋港はものづくりという点で強みがあるが、輸入では、衣料品など常温の物資は取り扱われているものの、冷凍・冷蔵の食料品は、関東圏と関西圏を経由して名古屋に陸送されるため、コストの増加につながっている。これらについて、対応策の記述があると良いのではないか。	具体的な対応策は個別計画に委ねるが、意見を踏まえ再整理を行った。
具体的な交流の提案 ◎市民とのつながりを強めるために、具体的な展開内容の記述を充実すべきではないか。 〇名古屋港の活動に対し地域住民の意見を吸い上げる場を設ければ、よりよい交流の場づくりができると思う。	具体的な内容は個別計画に委ねるが、意見を踏まえ再整理を行った。

（ゾーニングについて）

主　な　意　見	対　　応
ゾーニングに向けた現状把握 〇ゾーニングの検討にあたり、具体的な現状やプロジェクトを基礎資料として用意していただきたい。	ゾーニングは将来の機能配置を示したが、現状や統計データの概要を基礎資料として用意した。
個別地区の検討（ポートアイランド・南５区） 〇ポートアイランドの活用は大きな課題で、将来方向の記述は最低限必要ではないか。 〇南５区の位置づけは、今回の構想の中で注目されると思う。	ポートアイランドと南５区は、留保地区として活用イメージを検討した。

資料２　名古屋港新基本構想（原案）

(原案)

名古屋港新基本構想

『 いつも挑 戦 ！ 』

―世界できらめき、愛される港 ―

＜目　　次＞

Ⅰ．策定の趣旨 …………………………………………… １

Ⅱ．名古屋港のあゆみ ………………………………… ２

Ⅲ．名古屋港の現状 …………………………………… ４

Ⅳ．社会経済および港湾機能の将来展望 …………… ８

　１．社会経済の将来展望 …………………………… ８

　２．港湾機能の将来展望 ……………………………１０

Ⅴ．名古屋港の基本姿勢と将来目標 …………………１２

　１．名古屋港の基本姿勢 ……………………………１２

　２．名古屋港の将来目標 ……………………………１２

Ⅵ．名古屋港の分野別将来イメージ …………………１５

　物流分野 ……………………………………………１５

　産業（生産）分野 …………………………………２０

　交流分野 ……………………………………………２２

　防災・安全分野 ……………………………………２４

　環境分野 ……………………………………………２６

Ⅶ．空間利用のゾーニングのイメージ ………………２８

　１．名古屋港のゾーニングのイメージ ……………２８

　２．新たな情勢変化への備え ………………………３０

あとがき …………………………………………………３２

＜資料編＞

　１．策定経緯

　２．パブリック・インボルブメント

　３．用語解説集

Ⅰ．策定の趣旨

名古屋港では、1988年（昭和63年）、２１世紀に向けて進むべき方向や果たすべき役割を明らかにし、新たな将来像を描いた長期構想「名古屋港基本構想」を策定しました。その後、社会環境の変化等を踏まえ、点検・見直しを行い、1999年（平成11年）に「名古屋港基本構想フォローアップ」（第２次名古屋港基本構想）を策定しました。

近年、グローバル化の進展をはじめとして、アジアにおける経済交流の拡大、少子高齢化の急速な進行、環境や防災・危機管理に関わる問題の広がりなど、社会経済情勢は世界規模・時代規模で大きな変化を見せております。

一方、名古屋港では、わが国港湾の相対的な地位の低下が懸念される中、国際競争力の強化、港湾運営の変革、財政制約下での港湾機能の確保をはじめとするさまざまな課題や、中部国際空港の開港、広域道路ネットワークの充実など、名古屋港を取り巻く状況の変化・多様化に適切に対応していくことが必要となっています。

こうした背景を踏まえ、現在から将来に向けた名古屋港のあり方や進むべき方向を長期的な観点から見直すこととしました。

今回、見直しにあたっては、名古屋港のこれからを示す総合的な構想（ビジョン）策定に加え、「独自性のある戦略的・重点的な政策の方向性を示すこと」、具体的な施策等の展開方法は、個々の計画へ委ねる一方、「名古屋港の基本姿勢や将来目標をメッセージとして広く発信し、多くの方々と共有すること」を目的に、将来に向けた基本姿勢を「いつも挑戦！」として、将来目標「世界できらめき、愛される港」をめざした「名古屋港新基本構想」（以下「新基本構想」）を策定しました。

新基本構想は、
名古屋港がこれから２０年の間にめざす方向と将来目標を明らかにしたもの
です。

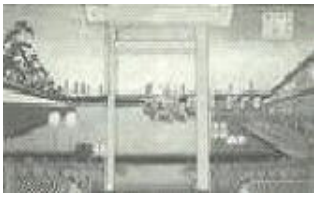
このため新基本構想は、名古屋港管理組合の政策体系の基本として位置づけ、港湾計画や港湾振興をはじめとする主要な施策の指針となることはもとより、名古屋港に関係する行政機関の施策や民間のさまざまな方々（主体）の諸活動の指針としても活用されることを期待しています。また、新基本構想は、既存の諸制度にとらわれず、対象事業、事業主体など、いずれの点においても特に制限を設けていません。

新基本構想の目標時期は、これから概ね20年先（2027年頃）を想定しています。

Ⅱ．名古屋港のあゆみ

現在の名古屋港が築きあげられるまでに、さまざまな挑戦によって進化してきました。

その昔、「熱田の浜」（現在の熱田神宮の南、堀川と新堀川の合流地点あたり）と呼ばれる湊町がありました。この浜は、旅人往来の場として賑わい、風光明媚の地として知られていました。１６０１（慶長６）年、熱田（宮）は東海道五十三次の宿駅に指定され、街道唯一の海路の渡船場として栄えました。この「七里の渡し」（宮の渡し）と呼ばれたところが、今日の名古屋港発祥の地です。



1883	明治 16 年	名古屋区長吉田禄在が築港の上申書を県令（県知事）に提出
1896	明治 29 年	熱田湾築港工事着手
1906	明治 39 年	巡航博覧会船「ろせった丸」入港
1907	明治 40 年	熱田港を名古屋港に改称　11 月 10 日開港
1925	大正 14 年	１万トン級汽船「ジベッサー号」入港
1941 ～ 1945	昭和 16 年 昭和 20 年	太平洋戦争　壊滅的な打撃を受ける
1951	昭和 26 年	特定重要港湾に指定　名古屋港管理組合設立
1959	昭和 34 年	南部工業地帯に東海製鉄㈱(現・新日本製鐵㈱名古屋製鉄所)進出決定
		９月 26 日　伊勢湾台風襲来　甚大な被害を受ける
1963	昭和 38 年	西部臨海工業地帯造成工事着手
1964	昭和 39 年	９号地（現・潮見ふ頭）に中部電力㈱新名古屋火力発電所完成
		高潮防波堤完成
1965	昭和 40 年	金城ふ頭埋立着手
1968	昭和 43 年	初のコンテナ船「箱根丸」入港
		西部木材港を開設
1970	昭和 45 年	名古屋コンテナ埠頭㈱（NCB）設立
1972	昭和 47 年	名古屋コンテナ埠頭供用開始
1975	昭和 50 年	伊勢湾シーバース供用開始
1977	昭和 52 年	年間取扱貨物量１億トン突破
1979	昭和 54 年	親しまれる港をめざしガーデンふ頭埋立着手
1982	昭和 57 年	欧州航路第１船「ネドロイド・デルフト号」入港
1984	昭和 59 年	名古屋港ポートビルオープン
1992	平成　４年	名古屋港水族館オープン
2001	平成 13 年	鍋田ふ頭耐震強化コンテナ岸壁（-14m）供用開始
2004	平成 16 年	伊勢湾スーパー中枢港湾に指定
2005	平成 17 年	飛島ふ頭南側耐震強化コンテナ岸壁（-16m）供用開始

◆名古屋港 挑戦の記録◆

築　港

築港へのＳＴＥＰ！

明治維新後、西洋文化の輸入や殖産興業政策などにより貿易が盛んになりましたが、名古屋には港がなく他の港に頼らなければなりませんでした。そこで、浮かび上がったのが熱田湾築港です。

当初、築港工事は、国で進められた横浜港や神戸港とは異なり、愛知県により始められました。莫大な費用がかかるため工事反対論が巻き起こりましたが、工事費確保の努力や奥田助七郎（初代名古屋港務所長）が発展の黎明をもたらしたというべき巡航博覧会船「ろせった丸」の寄港を導き、築港の真価を示すなど、港の重要性を訴える人々の熱意によって名古屋港は開港しました。

発展の礎

中部の海の玄関へのＳＴＥＰ！

名古屋港は、大河川が流入する遠浅の地形であるため、絶えず土砂を浚渫して航路や泊地を建設する必要があります。しかし、この特性を逆に利用し、浚渫土砂により埋立地の造成を進めました。

さらに、愛知県と名古屋市は名古屋港管理組合を設立し、中部地域の発展に貢献する国際貿易港への飛躍に向け市町村の枠を越え、港を一体的に建設・管理・運営する体制を確立しました。

産業基盤

産業集積へのＳＴＥＰ！

戦後の経済復興とともに、産業の高度化と加工貿易推進の必要性が強まる中、工業地帯建設の機運が高まり、重化学工業コンビナートを建設する計画が打ち出されました。そこで、地域産業の核となる製鉄所の誘致に向け、地域の政官財界が一体となった誘致作戦を展開。四日市港との熱い戦いを制して、名古屋港への誘致に成功しました。これを契機に、港内へ造船・電力・石油などの企業が進出し、その後の発展基盤が整いました。

防災機能

災害に強い港へのＳＴＥＰ！

伊勢湾台風によって名古屋港は甚大な被害を受け、特に高潮によって背後地域・住民に大きな被害が発生しました。これを教訓に、長さ７．６ｋｍの高潮防波堤の建設や、防潮壁による防護ラインの形成など、防災対策の強化を始めました。

物流革新

会社をつくろう。コンテナ対応へのＳＴＥＰ！

1960 年代後半、海上貨物輸送の形態はコンテナ化の大きな変化が押し寄せました。京浜・阪神は国主導による公団方式でコンテナ埠頭の整備が進められましたが、名古屋港は見送られました。

そこで、独自に名古屋港管理組合と邦船社により先進的な方式として名古屋コンテナ埠頭㈱（NCB）を設立し、コンテナターミナルの整備を進め輸送革新の波へ対応しました。その後も、コンテナ船の大型化や荷役システムの効率化への対応など、新たな展開への挑戦は続いています。

親しまれる港

笑顔のあふれる空間へのＳＴＥＰ！

1970 年代からは潤いのある港をめざして緑化を推進し、人びとが身近に憩える空間づくり、親しまれ魅力ある港づくりに向けた整備を進めています。広場、緑地、ポートビル、水族館をはじめ、環境への配慮など、笑顔のあふれる港づくりに努めています。

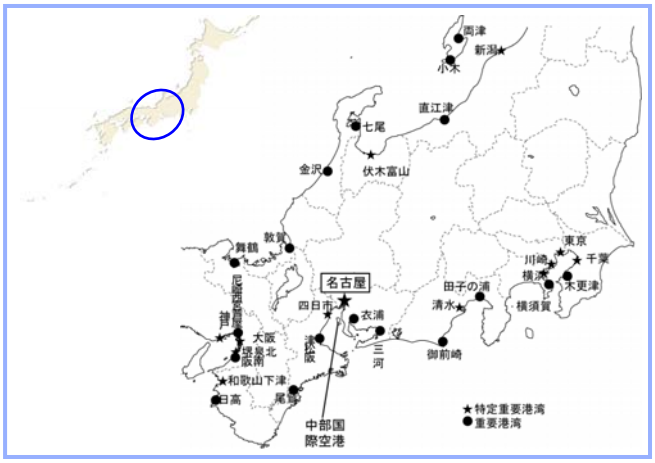
Ⅲ．名古屋港の現状

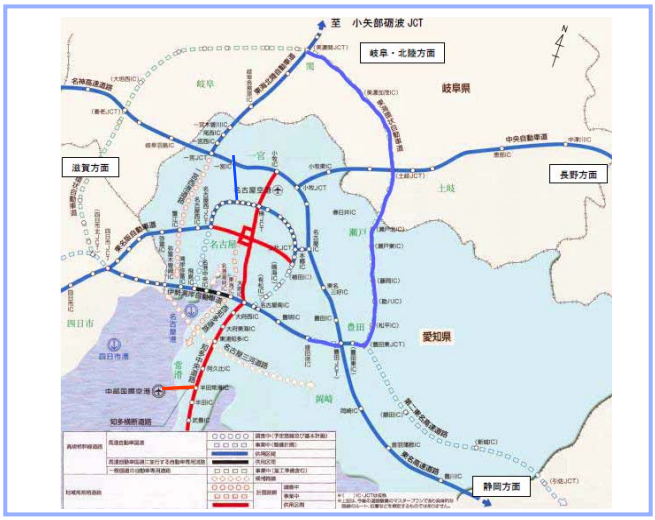
１．立地特性

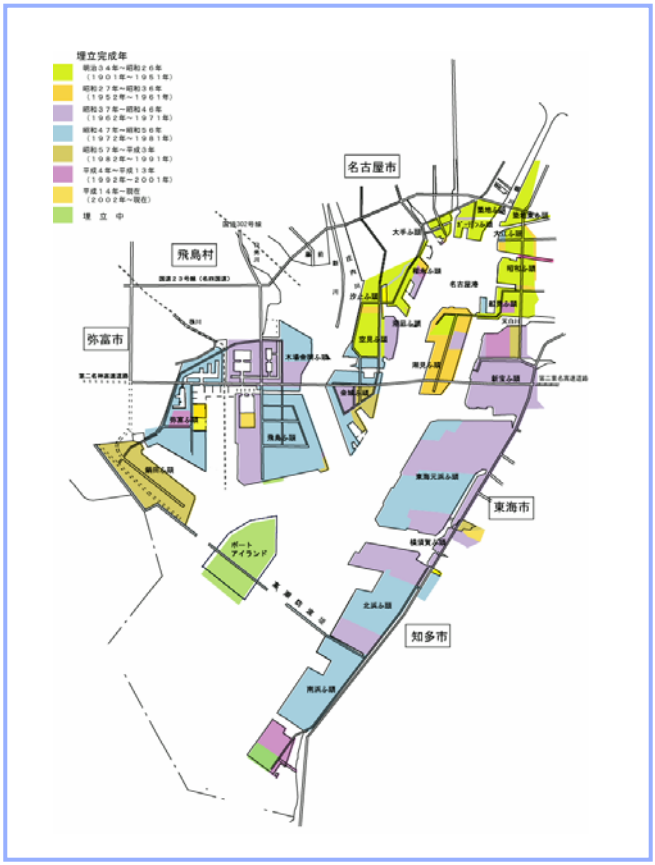
名古屋港は、日本列島のほぼ中央部、太平洋に面した伊勢湾の最奥部に位置しています。

中部国際空港に近接し、また、港内中央部を東西に結ぶ伊勢湾岸自動車道から東名高速道路と東名阪自動車に接続して、東海環状自動車道や東海北陸自動車道、中央自動車道など、広域高速道路網と結ばれています。さらに、地下鉄によりガーデンふ頭と名古屋市中心部が、あおなみ線により金城ふ頭と名古屋駅が結ばれています。

名古屋港の範囲は、４市１村（名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛島村）にわたり、広大な陸域（約 4,200 万平方メートル）と水域（約 8,300 万平方メートル）を有しています。





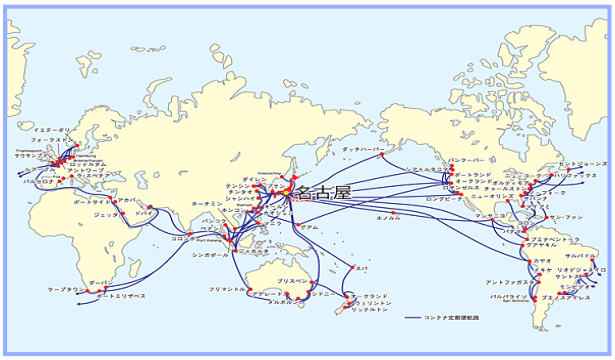


名 古 屋 港 全 景

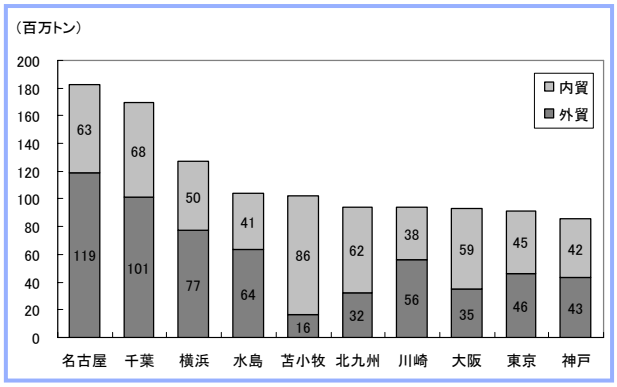
２．港勢

名古屋港は、世界の約１５０の国・地域と貿易で結ばれており、総取扱貨物量及び貿易額は、わが国港湾の中で第１位となっています。

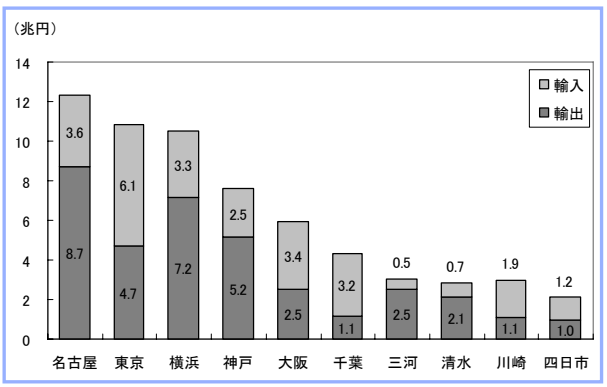
名古屋港の経済効果は、総額約 26 兆円、雇用創出効果は約 102 万人と想定されます。（2001 年調査）



主要港の総取扱貨物量　（2004 年）



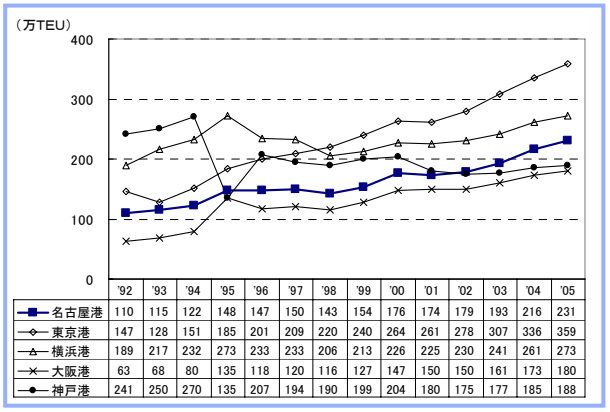
主要港の貿易額（2005 年）



貨物量のうち、外貿貨物では、輸出は完成自動車、自動車部品、産業機械が中心で、輸入はＬＮＧ、鉄鉱石、原油等の原燃料系が６割弱を占めています。主な貿易相手国は、オーストラリア、中国、アメリカ、インドネシアなどです。

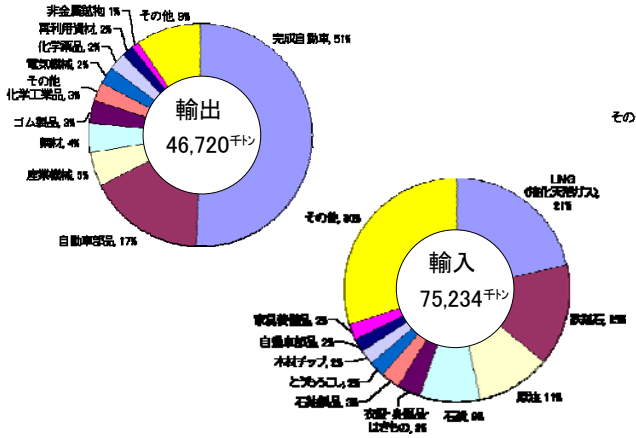
外貿コンテナ貨物は、わが国第３位で年々増加基調にあり、輸出は自動車部品で４割を占め、輸入は生活関連品目が主体となっています。

わが国五大港の外貿コンテナ個数の推移

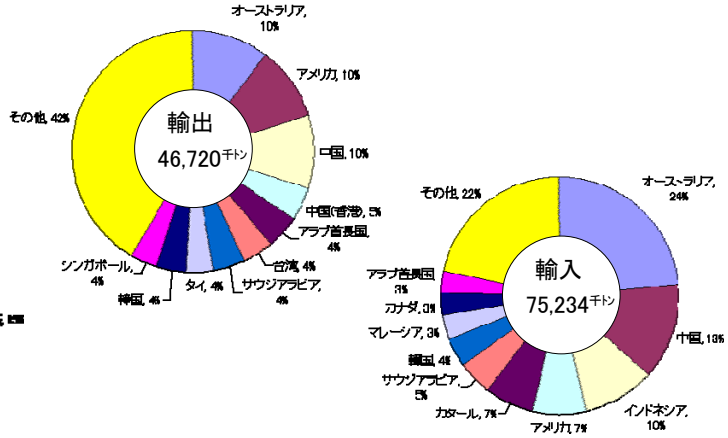


	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05
名古屋港	110	115	122	148	147	150	143	154	176	174	179	193	216	231
東京港	147	128	151	185	201	209	220	240	264	261	278	307	336	359
横浜港	189	217	232	273	233	233	206	213	226	225	230	241	261	273
大阪港	63	68	80	135	118	120	116	127	147	150	150	161	173	180
神戸港	241	250	270	135	207	194	190	199	204	180	175	177	185	188

主な貿易品目　（2005 年）



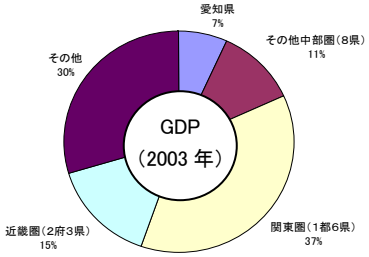
主な貿易相手国　（2005 年）

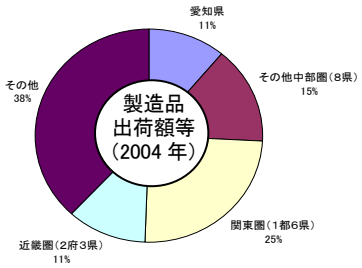


３．現在の取り組み

「ものづくり中部」を支える港づくりの推進

名古屋港の背後圏である中部地域９県は、ＧＤＰで日本の約２割（おおむねカナダに相当）、製造品出荷額等では約３割を占めており、製造業の集積地です。





名古屋港では、コストとサービスの更なる改善を図り、国際競争力の強化に努め、「ものづくり中部」の物流を強力に支援する取り組みを進めています。

先進的なコンテナターミナルの形成（飛島ふ頭南側コンテナターミナル第１バース(平成17年12月供用開始)・第2バース(整備中)）やロジスティクス機能の強化とともに、中部国際空港との連携にも取り組んでいます。

飛島ふ頭南側コンテナターミナル

安全・安心な港づくりの推進

防災対策の確立を図り、地震、台風など、自然災害への対策に万全を期すとともに、港湾保安対策の施設整備や合同訓練など保安組織との連携強化を図っています。

保安対策

防災訓練

人びとに親しまれる港づくりの推進

ガーデンふ頭や金城ふ頭で、水族館、イタリア村、ポートメッセなごや等をはじめとして、憩いとにぎわいのある空間の形成や、名古屋みなと祭をはじめとする様々なイベントなどに取り組んでいます。

南５区は、CO_2削減に寄与する自然エネルギーを活用した新舞子マリンパーク風力発電施設が稼動し、ブルーサンビーチ(人工海浜)、広場などと併せ、海洋性レクリエーションの拠点となっています。

名古屋みなと祭り

ガーデンふ頭

風力発電施設

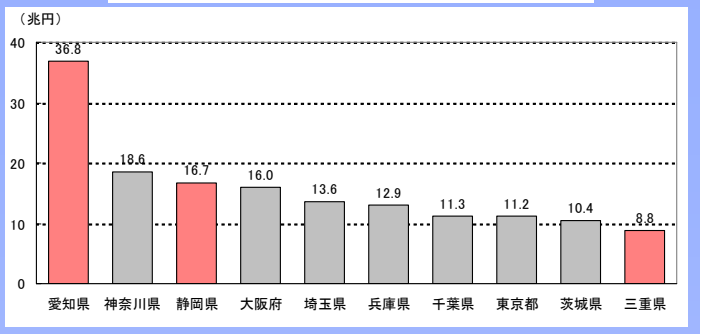
４．名古屋港の主な強みと課題

主な強み

◆背後圏に自動車産業をはじめとする製造業が集積しており、中でも、愛知県は製造品出荷額が全国で１位です。（2004 年 36.8 兆円）

◆自動車関連を中心とする輸出貨物を多く抱えていることから、国内では東京港、横浜港に次ぐコンテナ取扱実績があり、五大港内でも遜色ない国際コンテナ航路網があります。

製造品出荷額等（上位 10 都府県、2004 年）



◆中部国際空港に近接し、航空貨物輸送と連携しやすい環境にあります。

◆日本列島の中央に位置し、陸・海・空の交通体系の結節点となっているため、わが国全体を１つの集荷・配送圏と捉えた流通拠点を設置する際の優位性が高くなっています。

◆スーパー中枢港湾の指定を受け、日本初の自働化コンテナターミナルの整備等、国際競争力を重点的に強化する先進的な取り組みを官民一体となって進めています。

◆伊勢湾台風の経験から、防災対策に積極的に取り組んでおり、高潮防波堤や防潮壁、ポンプ所などの整備をしています。

◆親しまれる港づくりを継続的に進め、ガーデンふ頭や金城ふ頭、南５区などの賑わい拠点を核としながら交流を推進するとともに、良好な港湾環境の保全・再生・創出にも取り組んでいます。

名古屋港の環境現況

主な課題

◇利用者から選ばれる港であり続けるために、国内外の港湾に対する競争力を維持･強化する取り組みが必要です。特にコンテナ貨物については、船舶の大型化に対応する充実した施設や高水準のサービスを提供し、基幹航路の寄港便数の維持・拡大や東アジア域内のスピードを重視した輸送に、的確に対応していく必要があります。

◇経済のグローバル化に対応し、国際物流と国内物流の結節点として、臨海部におけるロジスティクス機能を強化する必要があります。

◇時代の要請に応じた展開可能な開発空間を円滑に確保していく必要があります。

◇人びとがより港を身近に感じることのできる親水空間や憩い・やすらぎの場を確保する必要があります。

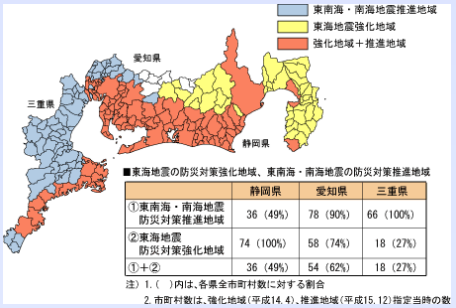
◇名古屋港とその周辺地域は、東海地震については地震防災対策強化地域に、また東南海・南海地震については地震防災対策推進地域に指定されており、耐震強化岸壁等の整備だけでなく、関係機関との連携体制などソフト対策も含めて、万全な備えをより一層進めていく必要があります。

世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

1998年			2004年		（対98年比）
1	シンガポール	15,100,000	1 香港（中国）	21,984,000	1.51
2	香港（中国）	14,582,000	2 シンガポール	20,600,000	1.36
3	高雄（台湾）	6,271,053	3 上海（中国）	14,557,200	4.75
4	ロッテルダム（オランダ）	6,010,502	4 深セン （中国）	13,650,000	（圏外）
5	釜山（韓国）	5,945,614	5 釜山（韓国）	11,430,000	1.92
6	ロングビーチ（米国）	4,097,689	6 高雄（台湾）	9,710,000	1.55
7	ハンブルグ（ドイツ）	3,547,000	7 ロッテルダム（オランダ）	8,281,000	1.38
8	ロサンゼルス（米国）	3,377,998	8 ロサンゼルス（米国）	7,321,440	2.17
9	アントワープ（ベルギー）	3,265,750	9 ハンブルグ（ドイツ）	7,003,479	1.97
10	上海（中国）	3,066,000	10 ドバイ（アラブ首長国連邦）	6,428,883	2.29
11	ドバイ（アラブ首長国連邦）	2,804,104	11 アントワープ（ベルギー）	6,063,746	1.86
12	マニラ（フィリピン）	2,690,000	12 ロングビーチ（米国）	5,779,852	1.41
13	フェリックストウ（英国）	2,523,639	13 ポートケラン（マレーシア）	5,243,593	（圏外）
14	ニューヨーク・ニュージャージー	2,500,000	14 青島（中国）	5,139,700	（圏外）
15	東京	2,168,543	15 ニューヨーク・ニュージャージー	4,478,480	1.79
・・・・			・・・・		
18	横浜	2,091,420	20 東京	3,358,096	1.55
20	神戸	1,900,737	29 横浜	2,717,631	1.30
28	名古屋	1,458,076	36 名古屋	2,155,420	1.48

資料）国土交通省港湾局監修「2006 年版　数字でみる港湾」

東海地震の地震防災対策強化地域
東南海・南海地震の地震防災対策推進地域



■東海地震の防災対策強化地域、東南海・南海地震の防災対策推進地域

	静岡県	愛知県	三重県
①東南海・南海地震防災対策推進地域	36（49%）	78（90%）	66（100%）
②東海地震防災対策強化地域	74（100%）	58（74%）	18（27%）
①+②	36（49%）	54（62%）	18（27%）

注）1.（ ）内は、各県全市町村数に対する割合
2. 市町村数は、強化地域（平成14.4）、推進地域（平成15.12）指定当時の数

Ⅳ　．社会経済および港湾機能の将来展望

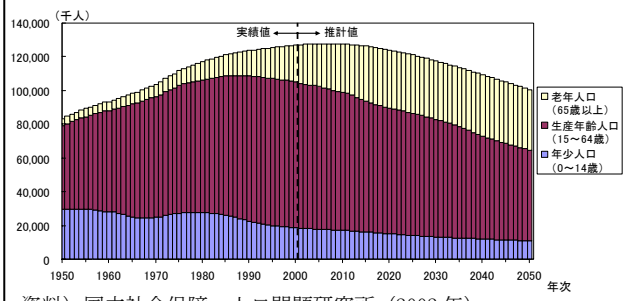
１．社会経済の将来展望

港湾はさまざまな社会経済活動の基盤であることから、名古屋港の将来を検討するにあたっては、その背後地域の社会経済の将来を展望することが重要です。そこで、概ね 20 年先を想定したわが国および中部地域の社会経済の将来展望を８つの分野から示します。

◆　人口

・少子化の進展により、2030 年には約５人に１人が 75 歳以上の超高齢社会となり、労働力人口の減少、財政負担の増加、経済規模の縮小等、さまざまな影響を受ける。

わが国の年齢３区分別人口割合の推移と見通し



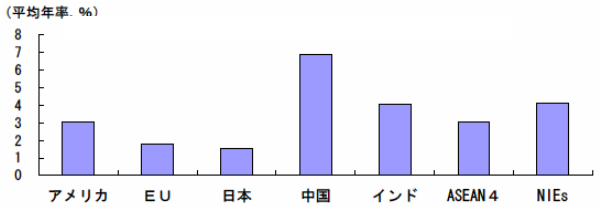
資料）国立社会保障・人口問題研究所（2002 年）

◆　経済

・中国経済は成長率を減速させつつも持続的な発展を遂げる。東アジアでは地域間経済連携が進み、巨大な経済圏が形成される。

・構造改革の進展による生産性向上や東アジア経済圏の形成等に伴い、わが国および中部地域の経済はプラス成長を維持する。

2030 年までの世界各地域の GDP 成長率の見通し



（備考）1. 国際連合、世界銀行、ＩＭＦ、Groningen Growth and Development Centre、内閣府、台湾統計局等を元に内閣府経済財政分析統括官室推計。

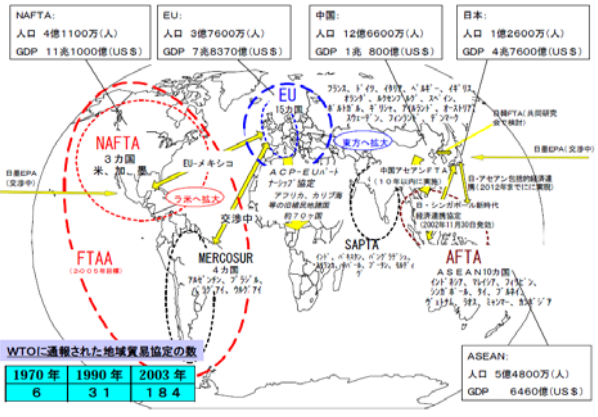
資料）内閣府政策統括官室「世界経済の潮流 2004 年秋」

◆　物流

・中部地域では、FTA（自由貿易協定）や EPA（経済連携協定）を活用して東アジア経済圏における相互依存関係を深化させ、コンテナ貨物を中心に輸出入貨物量は増加する。

・中部地域と東アジアとの間では、スピーディーで低廉、かつ国際輸送と国内輸送、海上輸送と航空輸送が一体となったシームレスな物流が進展し、企業のグローバルな SCM の構築が促進される。

世界の主要な地域貿易協定の動き



資料）経済産業省「経済連携の取組状況について」（2004 年）

・国内物流では、モーダルシフトをはじめとして低公害車の導入や省エネ対策の普及・促進により、物流におけるCO_2削減が進む。

◆　産業（生産）

・世界の最先端技術をもつ中部地域の自動車産業は、海外生産用部品の生産を中心に成長を維持し、引き続き地域経済の牽引役を担う。

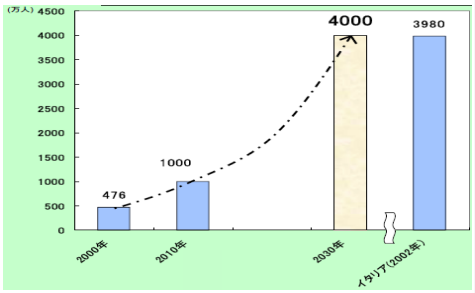
・中部地域では、航空宇宙産業をはじめ、新エネルギー・環境関連産業、ロジスティクス産業など、新たな基幹産業が成長し、ものづくりを中心とする産業の多様化が進む。

◆　交流・観光

・「生涯可処分時間（一生のうちで自由に活動できる時間の総和）」の増加に伴い余暇活動が拡大する。自然とのふれあいや歴史・文化を重視した余暇活動へのニーズが高まる。

・中部地域では、産業観光など地域資源を活用した魅力度向上に伴い、中部国際空港及び名古屋空港を利用して国内観光客だけでなく、外国人観光客が増加する。

訪日外国人旅行者の見通し



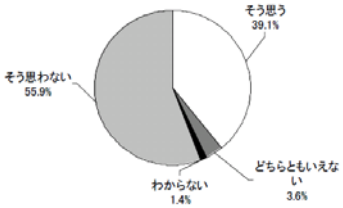
資料）「日本 21 世紀ビジョン」に関する専門調査会「日本 21 世紀ビジョン」（2004 年）

◆　防災・安全

・安全、安心に対するニーズがさらに高まり、地震や台風、高潮などの自然災害対策に加え、防犯対策やテロ対策等が進展する。

安全・安心に関する特別世論調査結果

今の日本は安全な国か



資料）総務省（2004 年）

◆　環境・エネルギー

・地球温暖化対策が本格化し、燃料電池自動車などの技術革新や、排出権取引など市場メカニズムを活用した取り組みが進展するともに、新エネルギービジネスが創出される。

・臨海部には、その利点を活かした環境関連産業が集積し、廃棄物やリサイクル資源を海上輸送で効率的に輸送する静脈物流ネットワークが形成される。

◆　公と民、国と地方の関係

・情報社会に対応した新たな政策形成・実施のスタイルが築かれ、住民や企業、ＮＰＯ、専門家等の参画を通じて社会の課題解決に資する価値が創発され、実施されるようになる。

・市町村合併、地方分権の進展により、国と地方、広域自治体と基礎自治体の関係に変革が生じる。自立的で活力ある中部地域実現の牽引役として名古屋大都市圏の役割が重要となる。

２．港湾機能の将来展望

社会経済の将来展望を踏まえた名古屋港の港湾機能に関わる将来展望について、６つの分野から示します。

◆　物流

・国際海上コンテナ輸送においては、船舶の大型化が進展し、欧州航路などの基幹航路の代表船型は 6000～7000TEU 級となる。また現在建造中の新造船は8000TEU超級の比率が高まりつつあり、名古屋港へも寄港する可能性が高い。

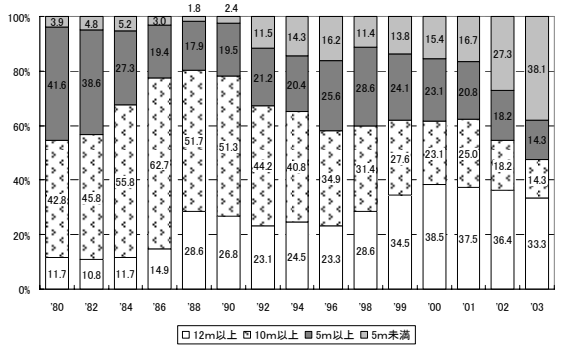
・国際コンテナ輸送においては、基幹航路の寄港地がますます絞り込まれる中で、名古屋港は、自動車関連品目を中心にものづくり産業の輸出入貨物を多く抱えていることで、基幹航路の寄港を維持される可能性が高い。

・将来に向けては、名古屋港の相対的な地位は向上し、貨物量増加と利便性向上（航路網充実）の好循環が加速する可能性が高く、名古屋港の集荷・配送範囲は中部地域よりも拡大し、広域的な流通機能を強化しやすい環境が整うことが期待される。

・東アジア域内における国際輸送の準国内輸送化への動きに伴い、RORO 方式等によるスピードを重視したシャトル型の国際航路網の形成が進む。また、モーダルシフトの進展に対応し、フェリー、RORO 船、コンテナ船航路が拡充される。中部－九州－韓国、中部―九州－中国といった国際・国内兼用航路が開設される可能性もある。

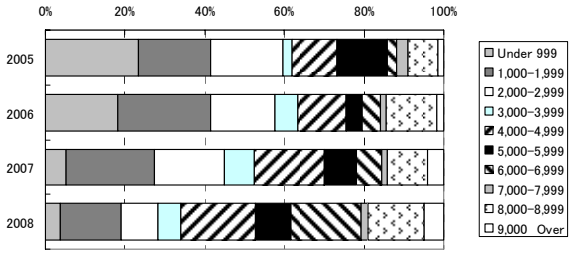
・国際輸送と国内輸送の結節点となる臨海部物流拠点の立地需要の増加や、国際物流のシームレス化に伴い、中部国際空港と連携し、海上輸送と航空輸送の柔軟な使い分けが可能なロジスティクスハブの形成・集積が進む。

わが国のフルコンテナ船の喫水の動向



資料）国土交通省港湾局監修「数字でみる港湾 2005」

コンテナ船型の大型化の動向サイズ別竣工予定量



資料）株式会社商船三井執行役員外園賢治「コンテナターミナルの国際競争力」（月刊港湾 2005 年８月号所収）

わが国の港湾取扱貨物量の見通し

	見通し
	2020 年
国際海上コンテナ	3.0～3.3 億ﾌﾚｰﾄﾄﾝ
	2,200～2,600 万 TEU
内貿複合一貫輸送	11.4～11.9 億ﾌﾚｰﾄﾄﾝ

（注１）国際海上コンテナは我が国港湾の競争力が強化された場合を上限値

資料）国土交通省「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」（2004年）

アジア準国内輸送化の事例

・日韓：下関－釜山や博多－釜山には国際フェリーが毎日運航され、輸送時間やコストの面で、一般の海上輸送と航空輸送の中間的なサービスを提供

・日中：博多－上海を 26 時間で結ぶ高速 RORO 船が週２便運航されており、17 時までに搬入すれば翌々日午後の荷渡しが可能

◆　産業（生産）

・産業構造やエネルギー供給構造の変化、新規・成長産業の誘致、既存産業の更新・拡張・集約化の促進により、臨海部用地の用途転換が円滑に進む。

・自動車産業では、現状の国内生産規模は確保されるが、生産拡大への対応は主に中国・東欧・南米等の成長市場の現地生産で対応されるため、完成車輸送に対応した機能は現状維持となる。

航空宇宙産業の動向

2006 年から生産が本格化した民間航空機の国際共同開発では、日本企業が機体の 35%を担当する。航空機メーカーは名古屋港に工場を増設して対応する。

◆　交流

・余暇活動の拡大に伴い、親水空間の保全・創造、クルーズ船の寄港回数の増加、コンベンション施設の利用率向上、名古屋港内や伊勢湾内を結ぶ旅客船航路の拡充、港まちづくりの取り組みが活発化する。

・これらを通じ、名古屋港の魅力が高まり、国内外から多くの来訪者を呼び込むとともに、港が周辺住民にとって身近なもの、親しみあるものとなり「みなとまち・NAGOYA」ともいうべき新しい地域イメージの形成が期待される。

◆　防災・安全

・地震や台風、高潮等の自然災害への対策やテロ対策等が進展することによって、世界的に安全性の高い港としての地位が確立し、人びとの名古屋港に対する安心感が高まる。

・周辺施設のユニバーサルデザインが推進されることで、高齢者・障害者も含めたさまざまな人が、安心して訪れることができる空間が形成される。

◆　環境

・港湾活動全体として資源の循環と環境負荷の低減を図る「ゼロエミッション化」や、自然環境の保全・再生・創出の取り組みが活発化する。これらの取り組みは、港湾空間の環境向上とともに、環境学習の場の拡大にもつながる。

・港湾空間は、浚渫土砂の処分場としての役割を引き続き果たすとともに、一般廃棄物処分場やリサイクル工場等の背後地域の都市活動に伴う要請との調和を図りながら、さまざまな広がりを持って有効に活用される。

◆　港湾の管理・運営

・住民、企業、NPO、専門家などさまざま主体が、名古屋港の管理運営に参画する機会が拡大することにより、計画策定や施設等の維持管理・運営といったさまざまな場面で効果的に民間の知識・知恵・活力が活用され、限られた財政的・人的資源の中で効率的な港湾の管理運営や魅力的な港づくりが進められる。

Ⅴ．名古屋港の基本姿勢と将来目標

１．名古屋港の基本姿勢

名古屋港は、物流、産業（生産）、交流、防災・安全、環境といったさまざまな機能を持つ、わが国を代表する港湾であり、そして、中部地域の海の玄関です。

これまでもそうであったように、現在、そして将来にわたって名古屋港の使命は、**「中部地域の活力を支え、わが国の持続的な発展に貢献する」、「人びとの豊かな暮らしを支える」**ことです。こうした使命を果たすために、将来に向けての基本姿勢を次のように定めます。

い　つ　も　挑　戦　！

『いつも挑戦！』とは、これからもさらなる進化に向けて、現状に満足することなく、さまざまな面において、常に挑戦し続けるという姿勢を表したものです。

名古屋港の歴史は、まさに挑戦の連続でした。その歴史を受け継ぎ、これからも、名古屋港発展の鍵を握ってきた先進性や独自のアイデア、地域の各界全体が連携する粘り強い取り組みなど、常に挑戦する港であり続けます。

２．名古屋港の将来目標

これからめざしていく将来目標を次のように定め、名古屋港は未来へと歩んでいきます。

世界できらめき、愛される港

わが国経済を牽引する元気な中部地域のものづくり産業を世界と結ぶとともに、広域的な流通拠点機能を担い、世界物流の中枢として、先進的で信頼される港湾機能、準国内輸送化が進むアジア航路や大型コンテナ船が就航する基幹航路をはじめとする充実した航路網、企業のグローバルな SCM を支える高度なロジスティクス機能を有することにより、世界のステージできらめく港をめざします。

また、人びとのくらしに欠かせない物資の効率的な流通を支え、親水空間や交流の場を提供し、背後地域の安全で安心な生活を守り、かけがえのない自然環境と共生するなど、あらゆる面で地域と一体となり、地域から愛される港をめざします。

将来目標の実現にあたっては、以下のことを大切にしながら取り組んでいきます。

＊ 世界各地と結ばれた充実した国際輸送網や、多様で高度な港湾機能の集積など、**ものづくりとの一体的発展**によって培ってきた優位性を持続し、さらに、わが国の中央に位置し流通拠点の設置に有利であること、中部国際空港に近接し航空貨物輸送と連携しやすいことなどを活かし、新たな強みを生み弱みを克服するような**好循環**を、一層発展させていきます。

＊ 港湾間競争が熾烈で、財政的な制約が増加する時代にあって、徹底的に**無駄を排し**、効果的・効率的な整備・管理・運営を実現するため、「港湾経営」の視点をより重要視し、**「顧客志向」「成果志向」**に立った港湾運営体制への変革を進めていきます。そして、既存ストックの活用とＬＣＭ（ライフサイクルマネジメント）を推進しながら、今ある資産を使いこなし、港湾の持つ能力の効用を**最大限発揮**していきます。

＊ 変化のスピードが極めて速いニーズに適切に対応し、柔軟で機敏な事業実施、臨機応変な対応を、施設の整備・維持管理・運営にわたって、**民間のノウハウ・活力を活用**した事業手法の導入を推進しながら創意工夫を行っていきます。

＊ こういった取り組みをもとに、利用者本位でスピード感をもって、ニーズにあわせた**タイムリーサービス**を追求していきます。

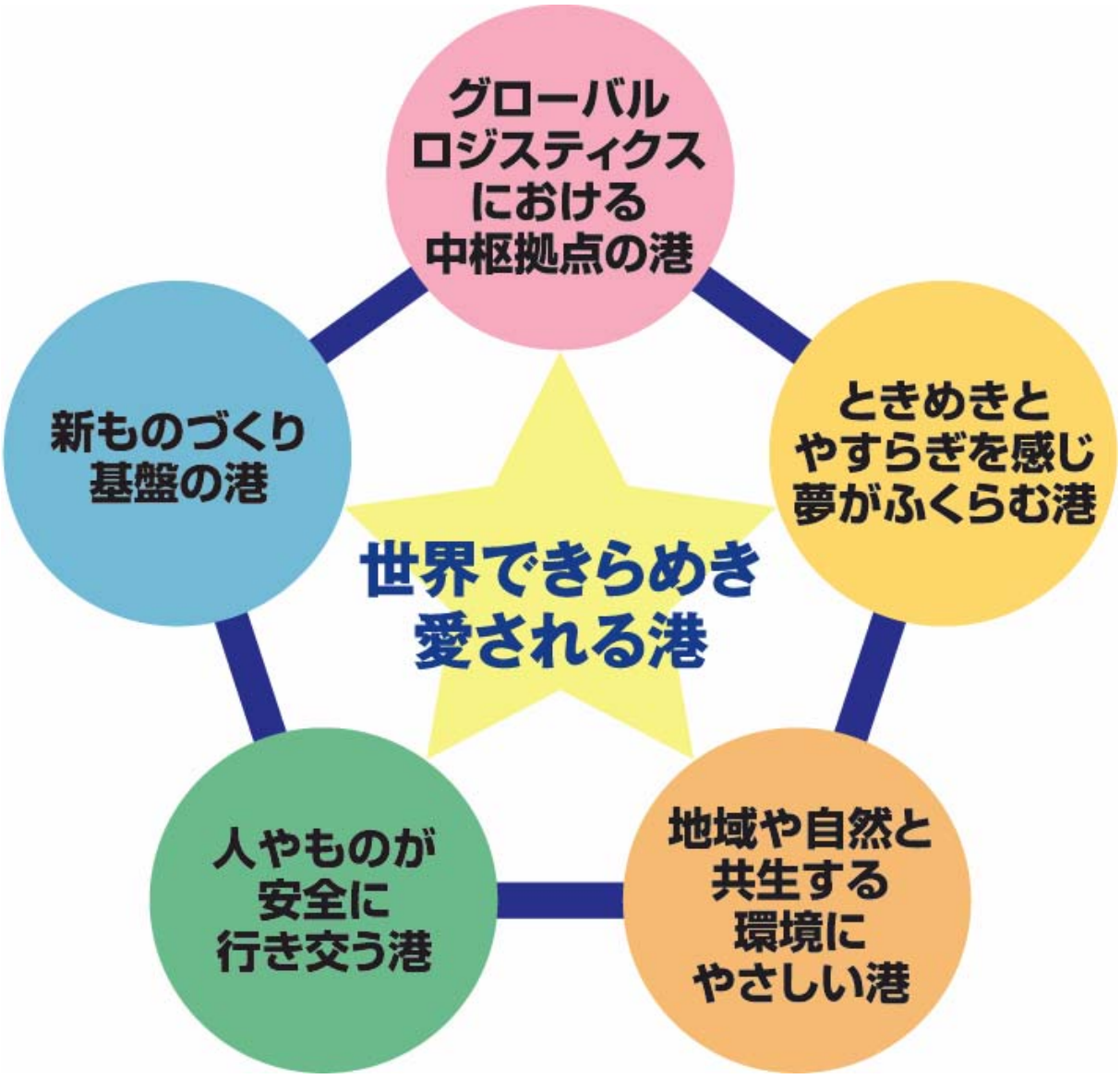
＊ 人びとから信頼され、選ばれ続ける港であり続けるために、名古屋港に対するさまざまな**要請や意見に耳を傾け**ながら、幅広くプロモーションを推進し、港湾の利用拡大を推進していきます。

＊ 積極的な情報公開や意見交換、関係機関をはじめとして、利用者、住民、企業やNPOを含む多様な主体の理解や協力を得て、地域全体として名古屋港を良くしていこうという気持ちを醸成し、共有しながら、**一体となって取り組みを推進**していきます。

＊ 近隣諸港が総体として効率的・効果的に港湾機能を発揮できるよう、**港湾間の連携**の強化をはじめ、**広域連携体制**の確立を図っていきます。また、港湾だけでなく、ロジスティクス機能における中部国際空港との連携や、名古屋港の利便性を高めるための道路整備や料金設定等に関する道路管理者等との連携、環境面・防災面等における関係行政機関や民間団体・事業者との連携に努めていきます。

Ⅵ. 名古屋港の分野別将来イメージ

名古屋港が「世界できらめき、愛される港」をめざすにあたり、５つの分野（物流、産業（生産）、交流、防災・安全、環境）から名古屋港の果たすべき役割を整理し、将来イメージを設定するとともに、実現に向けた基本目標と展開方向を示します。



⚓物流分野⚓

〔果たすべき役割〕

世界で活躍する中部地域のものづくり産業の物流基盤として、持続的な発展を支えていく役割があります。また、さまざまな物資が保管・加工・集配される流通拠点として、中部地域の社会活動とくらしを支えていく役割があります。

将来イメージ

グローバル・ロジスティクスにおける中枢拠点の港

中部地域・わが国の持続的な発展を支える物流基盤として、国際・国内海上輸送ターミナルの機能強化や陸・海・空を結ぶロジスティクスハブの形成に取り組み、グローバル・ロジスティクスにおける中枢拠点となる港をめざします。

★ 基 本 目 標　（国際・国内海上輸送機能）★

- ＊　効率性が高く競争力に優れたコンテナターミナルの形成
- ＊　欧米航路など基幹航路の寄港の維持・拡大および世界各地と結ぶ国際航路網の充実
- ＊　東アジア域内輸送の準国内輸送化等に対応したスピード重視の近海航路網の充実
- ＊　在来貨物輸送のさらなる効率化
- ＊　モーダルシフトの促進に向けた内航輸送の拡大

＜成果を計る指標例＞

- ・外貿コンテナ貨物量
- ・基幹航路の航路数・週あたり便数
- ・内貿ユニットロード貨物量
- ・コンテナターミナル内での貨物滞留時間
- ・電子申請率
- ・国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率*
- ・フェリー等国内貨物輸送コスト低減率*

*注）「国際ハブ港湾政策の実施による成果目標の達成度」国土交通省

★ 展開の方向 ★

○スーパー中枢港湾プロジェクトの推進と充実・深化

次世代高規格コンテナターミナルの形成、四日市港・中部国際空港との連携強化及びIT基盤の形成といった各種取り組みを一体的に推進し、高い国際競争力を持ち、利用しやすい港づくりを進めていきます。

○コンテナターミナルの集約化・再編と機能強化

コンテナ貨物を集中的・効率的に取扱う環境の整備に向けて、コンテナ機能を集約・再編するとともに、ＩＣタグなどの情報通信技術の積極的な活用、運用の高度化、需要動向を見極めつつ必要に応じて施設を増強するなどにより機能強化を進めます。

○船社・荷主への戦略的プロモーションによる利用拡大

一体的で総合的なマーケティング・リサーチ機能やプロモーションの推進体制・しくみの確立等を通じて、船社や荷主に対する戦略的なプロモーションを推進し、基幹航路をはじめとする国際航路網の拡充や取扱貨物量の増加を図ります。

○東アジア域内の準国内輸送化への対応

東アジア地域における準国内輸送化の進展に伴う国際フェリーの拡充、RORO方式の普及を想定し、シャーシプール等の施設整備を進め、国際輸送の効率化・迅速化・定時性向上に努めます。

○輸出入・港湾関連手続きの一層の迅速化・効率化（ワンストップサービス化等）

シングルウィンドウシステムの利用拡大や港湾情報プラットフォームによる情報共有化など先進的な情報通信ネットワークの導入を進めます。また、FAL条約の締結を踏まえた手続きの簡素化や国際標準化等の動きにも迅速に対応します。

○港湾コストの低減による国際競争力の強化

次世代高規格コンテナターミナルにおいて、メガオペレーターによる運営体制を導入し、サービス向上やターミナルの効率化等に努めることにより、既存コンテナターミナルにおいても相乗効果が発揮され、港湾コストの低減を考慮したより使いやすい港づくりを進めます。また、新たなコンテナターミナルの管理・運営のあり方についても模索していきます。

○コンテナ貨物量のさらなる増加に向けた長期的な対応

長期的視点に立った貨物量の増加、船舶の大型化に備え、コンテナターミナルの整備が可能となる空間の確保に努めます。

○多様な在来貨物の効率的な物流オペレーションへの対応

完成自動車、ＬＮＧ、鉄鉱石、鋼材といった、多様な在来貨物について、利用者からの要請や品目ごとの物流ニーズの変化を的確に捉えた物流機能の充実を図ります。また、ロジスティクスハブの形成に向けた取り組みと連携しながら、船舶の大型化への対応や港湾施設の充実、弾力的な料金設定など、ハード・ソフト両面での取り組みを進めることにより、港湾機能と産業機能（物流産業やものづくり産業）が相互に競争力を強め合う好循環の創出をめざします。

○モーダルシフトの促進

環境負荷が少ない海上輸送へのモーダルシフトを促進するため、内陸部を含めた物流情報の提供や、複合一貫輸送に対応したターミナルの充実を図るとともに、自動車航送船航路や東アジア域内航路の活用も図りつつ、内航輸送の拡大を推進します。

○名古屋港寄港の円滑化に向けた航路体系の確立

国際輸送における迅速性がますます重要視されるとともに、船舶の大型化が進む中で、名古屋港への入出港の円滑化を図るため、港内の航路整備や運用見直し等により、安全で効率的・経済的な航路体系の確立を進めます。

★ 基 本 目 標　（ロジスティクスハブ機能）★

＊　海上輸送ターミナルと一体的に機能し、陸・海・空の輸送モードに対応した世界最先端の物流機能の集積

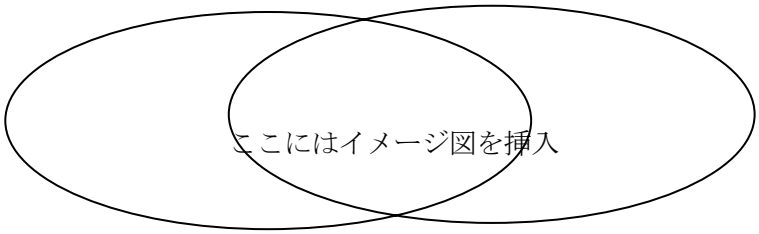
＊　港と背後圏を円滑に結ぶ交通体系の強化

＊　シームレスな物流体系の構築に向けた背後地域全体の物流の高効率化

＜成果を計る指標例＞

・臨港地区内の物流事業者進出数

・全国で生産・消費される外貿コンテナ貨物の名古屋港利用率



★ 展開の方向 ★

○ロジスティクス機能の集積

国際・国内海上輸送機能と一体的に機能しながら、荷主のSCMに貢献し、生産部品の加工・組立など付加価値を生むロジスティクス機能の集積を推進します。そのため、柔軟な土地利用の展開や新たな用地創出のもとで必要な空間を確保しつつ、立地条件の緩和や進出環境の充実、アフターフォローの強化を図ります。

○日本全国を視野に入れた広域流通拠点の形成

日本列島の中央に位置する地理的特性と広域道路網の整備進展を踏まえ、国内貨物の集荷・配送に関わる機能の誘致を進め利用の促進と背後圏の拡大を図るとともに、わが国全体をカバーする広域流通拠点の形成をめざします。

○広域道路網の拡充

東海北陸自動車道の早期全線開通や名古屋環状２号線（西南部・南部）の整備を促進し、中部地域における南北軸のアクセス性を向上させるなど、広域的な道路体系を拡充します。また、名古屋港と背後地域を結ぶ主要な経路について、コンテナ輸送の円滑化に向けた道路整備や施設改良などを促進します。

○臨港道路体系の充実

港内のふ頭間を結ぶ東西方向の道路軸や高規格・広域道路網と円滑に連絡する幹線臨港道路の強化を図り、併せて、交通結節点におけるボトルネックの解消、特殊車両の重量化に対応した改良等により、港内の道路サービス水準を向上させ、臨港道路体系を充実します。

○シームレスな物流環境の形成

海上輸送と航空輸送の柔軟な使い分けが可能な「シーorエア輸送」を促進するため、名古屋港と中部国際空港間の貨物情報の共有化等を進めます。また、海上貨物と航空貨物双方の輸送容器（コンテナ、パレット等）に対応可能な設備や機器の整備を進めることなどにより、海上輸送と航空輸送の相互に対応した物流環境の形成を進めます。

○先端的な情報通信技術の導入・活用による物流の効率化やセキュリティの向上

最先端の情報通信技術の動向を踏まえつつ、物流効率化に資するシステムの高度化やセキュリティシステムの向上のため、ICタグを活用するなど、情報基盤整備を進めます。

○高度な物流サービスを提供する物流事業者の誘致・育成

関係者一体となった誘致活動に向け、戦略プランの策定を進めます。また、外資系企業、外国企業を含めた荷主の企業戦略と物流ニーズに合った物流事業者を積極的に誘致・育成し、物流機能の強化・集積に取り組みます。

産業（生産）分野

〔果たすべき役割〕

ものづくりを支える臨海部産業や周辺に立地する航空宇宙産業などのものづくり産業からの要請を踏まえ、産業の新展開・創造を促進していく役割があります。

将来イメージ

新ものづくり基盤の港

物流機能と生産の場が一体となった名古屋港臨海部において、既存産業の高度化・新展開や新たな基幹産業の創出を促進し、高い国際競争力を持った新たなものづくりの基盤が形成される港をめざします。

★ 基 本 目 標 ★

＊　臨海部産業の高度化・新展開と競争力強化

＊　航空宇宙産業など新たな基幹産業クラスターの臨海部への集積

＊　広大な用地と物流機能をあわせもつ臨海部への企業誘致

＊　円滑な用地転換による臨海部用地の有効活用

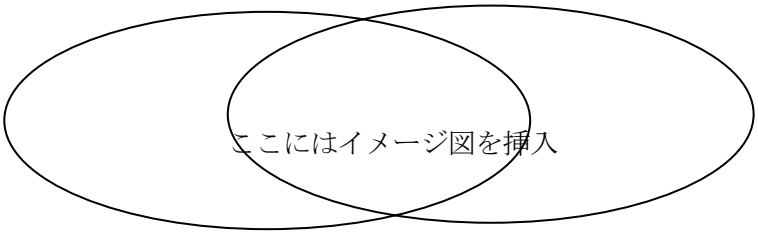
＜成果を計る指標例＞

・港内に立地する企業数の増加率

・港内に立地する企業の生産額（データ収集の可能性要検討）

・港内に立地する企業のうち、先端・新規産業（航空宇宙産業等）関連企業の割合

・港内企業に関わる建設工事等の届出申請数



★ 展開の方向 ★

○既存産業の高度化・新展開による基幹産業の創出促進

臨海部に立地する基礎素材型産業やエネルギー産業等の高度化・新展開や航空宇宙産業など最先端産業の成長を支援することにより、新たな基幹産業や新規事業を創出し、産業構造の多様化を促進していきます。

○新規・成長産業の誘致・育成に向けた戦略的活動の展開

新たな基幹産業となりうる新規・成長産業の誘致を推進します。誘致にあたっては、既存産業の活動状況の把握とともに、プロモーション専門組織の設置やマーケティングリサーチ機能の確立を図り、戦略的な活動を展開します。

○既存産業の競争力の維持・強化に向けた取り組みへの対応

ハイブリッド・燃料電池車などの環境関連技術で世界の最先端をいく自動車産業をはじめとした既存産業について、研究開発機能や技術力の強化、新たな事業展開に向けた要請に適切に対応していきます。

○産業用地の拡張・集約化や用途転換が円滑に行えるしくみの構築

用地の有効活用を促進するため、遊休地を有する企業と、新規立地・拡張に向けて土地を必要とする企業との間を結ぶしくみの構築など、用地の動向把握・情報提供、また、規制の緩和、行政の意志決定や手続きの迅速化など、各企業の土地利用ニーズに素早く対応できるしくみづくりを進めます。

⚓交流分野⚓

〔果たすべき役割〕

港固有の資源やイメージ、海の広がり、空港に近接する特性を活かし、レクリエーションを楽しむ場や魅力的な観光資源を提供し、活発な交流や憩いとうるおいの時間を演出する役割があります。

将来イメージ

ときめきとやすらぎを感じ、夢がふくらむ港

地域住民・来訪者・就業者など名古屋港に集うあらゆる人びとのニーズに合わせ、魅力ある交流空間や、うるおいある快適な港湾環境、港ならではの情緒やロマンを提供し、みんなの夢がふくらむ港をめざします。

★ 基 本 目 標 ★

＊　うるおいと魅力のある港湾空間の形成（地域住民へのアメニティの提供、来訪者への魅力の提供、港湾地区就業者への良質な就業環境の提供）

＊　“みなと”を感じ楽しむためのしくみの構築

＊　国内外のクルーズ客船の寄港数増加

＜成果を計る指標例＞

・緑地面積
・主要施設への来訪者数
・水際線へのアクセスが確保されている延長
・ポートメッセなごや利用実績
・臨港地区内道路緑化率
・名古屋港を市民に知ってもらうためのイベントの開催数
・クルーズ客船寄港数
・船舶乗降客数
・クルーズ振興事業実施数
・名古屋港ポータルサイト　トップページアクセス件数
・港湾関連記事の新聞掲載件数

★ 展開の方向 ★

○さまざまな活動に配慮した快適な空間形成の推進

親水空間、緑地、遊歩道をはじめとした魅力向上に関わる整備・改良やアクセスの充実による利便性の確保・進展など、環境分野の取り組みと連携しつつ、関係機関が一体となって名古屋港に関わる活動全体に配慮することにより、地域住民、来訪者、就業者などさまざまな人びとにとって快適な港湾空間の形成を進めます。

○港固有資源を活用した新たな魅力づくり

名古屋港発展の過程や産業の変遷が感じられる歴史・文化資源の保存・活用や港湾施設見学会の開催など、港固有資源の活用により、イメージ向上やＰＲにつながる取り組みを進めます。

○“港らしさ”を感じさせる良好な景観の形成

「名古屋港景観基本計画」「名古屋港カラー計画」により良好な景観形成を図るとともに、港らしさの演出や四季の変化に配慮した取り組みを進めるなど、情緒豊な魅力ある港湾景観創出に努めます。

○多様な展開による魅力向上と効果的なＰＲ活動の推進

変化が著しい利用者ニーズを迅速かつ的確・柔軟に取り入れられるよう、民間活力の活用などにより整備・管理・運営を行うとともに、イベント開催の工夫や効果的なＰＲ活動、これらの評価を行いながら、魅力や知名度の向上と交流の促進を図ります。

○新たな視点場の創出

船舶や荷役作業など港の姿・活動を遠景で感じる眺望エリアの拡充を図ります。また、新たな風景を発見することができる水際線を開放した視点場（緑地）について、港湾機能に支障がない水域への創出をめざします。

○多様な主体と協働した取り組みの推進

憩いとやすらぎのある身近な交流の場の創出や維持管理について、地域住民の声の収集に努める中で、住民、ＮＰＯ、ボランティア、民間団体等の多様な主体と連携・協働した取り組みを推進します。

○河川・運河の景観と水上移動手段を活かした「水の都市軸」の形成

水際線を活かした景観の保全・形成を進め、港・河川・運河の景観を楽しめるようにするとともに、港内の各地区間や港と背後地域を結ぶ快適な移動手段の提供を検討し、新たな交流の道筋となる「水の都市軸」の形成を図ります。

○クルーズ客船の誘致促進

需要動向や名古屋港の特性などを踏まえ、独自性のある活動を展開し、クルーズ客船の寄港数の増加を図ります。また、フェリーの利用と魅力の拡大をめざします。

⚓防災・安全分野⚓

〔果たすべき役割〕

防災・保安対策が充実した危機管理に強い港として、大規模災害発生時における被害を軽減するとともに、防災拠点機能や産業活動を確保する役割、また、日常において、人びとが安心して訪れることができ、利用者に信頼される空間を提供する役割があります。

将来イメージ

人やものが安全に行き交う港

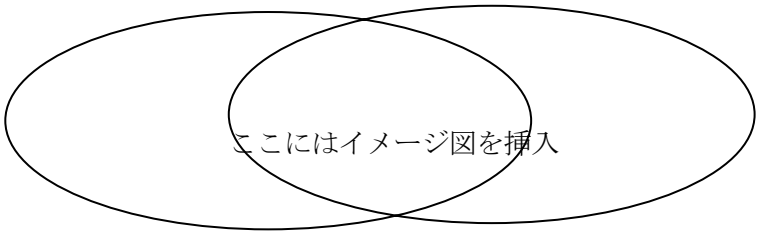
関係者一体となった連携により、大規模災害やテロから地域を守り、災害発生時の救援・復旧活動を支えるとともに、背後産業活動を継続する安定した港湾機能の確保により、人びとが安全に訪れ、安心して利用できる、信頼される港をめざします。

★基 本 目 標★

- ＊　地震や台風、高潮、津波等の大規模災害に強い港湾の確立
- ＊　災害時における救援・復旧等の活動を支え、産業活動を維持・継続する安定した港湾機能の確保と提供
- ＊　危機管理が万全な港としてさらなる安全性・信頼性の向上
- ＊　さまざまな人が安全に訪れることができる空間の形成

＜成果を計る指標例＞

- ・耐震強化岸壁の取扱能力（荷捌き可能量）
- ・更新が必要な施設の更新度
- ・港湾における緊急物資供給可能人口
- ・防災・保安対策に関わる訓練および協定・覚書等の件数
- ・防災・保安対策に関わる訓練および協議会等の開催件数
- ・周辺住民の緊急物資供給／自然災害対策への安全度（アンケート指標）
- ・主要な集客施設（ハートビル法による対象建築物）のうち、バリアフリー化がなされた施設の割合（ハートビル法による移動円滑化基準（義務基準もしくは認定基準）をもとに判定する）



★展開の方向★

○平常時からの災害・テロ行為への備えの推進

関係機関が連携して防災・保安訓練の実施や情報の共有化に取り組むとともに、防災拠点として求められる機能を最大限発揮するため連携体制の強化を進めます。

○既存の港湾施設・防災施設・保安施設の計画的な更新・強化

安全で信頼される港として、港湾施設をはじめとする既存機能の維持・管理を適切に行うとともに、耐震強化岸壁、緊急輸送道路、防潮壁等の防災施設や、監視カメラ、フェンス等の対テロ対策施設の整備・更新を計画的に進めます。また、国土の保全及び住民の生命・財産を守る海岸保全施設の液状化対策を進めるなどの防護機能の確保に努めます。

○ソフト面も充実した危機管理対策の推進

緊急時における行政機能や企業活動を維持するための事業継続計画作成や、情報伝達をはじめとした相互の連携体制の構築など、ソフト面での危機管理対応能力の向上を図ります。

○大規模災害時における迅速な復旧活動の実施や港湾機能確保に向けた他港との連携体制の構築

大規模災害時における背後地域の社会経済活動を維持するため、機動的な復旧活動の確保に向けた体制の整備や、周辺港湾と災害時における港湾施設の相互利用による輸送ネットワークの構築に努めます。また、さらなるリスク軽減に向け、遠方の港湾との連携についても対応を図ります。

○危機管理対策の広報による危機管理体制の強化

危機管理対策の取り組み内容を港内の立地企業や利用者等へ情報発信し共有することにより、官民一体となった危機管理体制の充実・強化を図ります。

○都市水面の活用等による緊急物資輸送ネットワークの構築

災害時には都市内の道路ネットワークが寸断される恐れがあるため、堀川や中川運河などの都市内水面を活用した緊急物資輸送ネットワーク構築への要請に備えます。

○人に優しいユニバーサルデザインの推進

既存の旅客施設・集客施設・親水空間や、今後整備する各種施設のユニバーサルデザインを推進し、人びとが安心して訪れ利用することができる空間の形成を進めます。

環境分野

〔果たすべき役割〕

沿岸域全体を視野に入れる中で、港湾空間の形成や利用の各段階で環境負荷の軽減を進めるとともに、背後地域の要請と港湾機能との調和を図りながら、次世代に引き継ぐ良好な港湾環境を保全・再生・創出していく役割があります。

将来イメージ

地域や自然と共生する環境にやさしい港

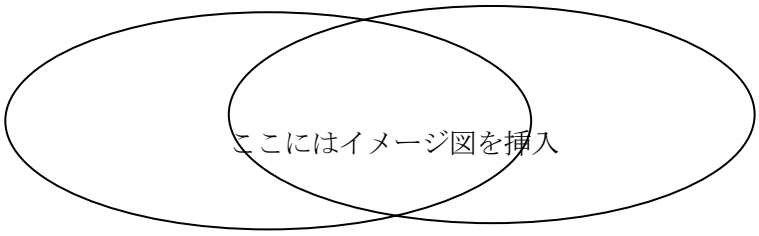
さまざまな人びとと連携しながら「港湾のグリーン化」を実現し、良好な港湾環境の形成を通じて、自然環境、生活環境、地球環境などあらゆる面で環境を守り、環境にやさしい港をめざします。

★ 基 本 目 標 ★

- ＊　港湾活動全体としての「ゼロエミッション化」
- ＊　静脈物流ネットワークの拠点形成
- ＊　港湾環境の保全・再生・創出
- ＊　環境学習を提供する港としての確立
- ＊　浚渫土砂の処分や廃棄物処理に関わる適切な空間の確保

＜成果を計る指標例＞

- ・臨港地区から排出される廃棄物量
- ・新たな砂浜の創出面積
- ・藻場・干潟の回復面積
- ・緑地面積（再掲）
- ・主要ポイントの水質
- ・自然体験活動拠点数



★ 展開の方向 ★

○環境配慮の標準化

港湾の開発・利用に際しては、環境への影響予測や研究、民間等の優秀な技術の活用などを通じ、あらゆる段階で環境配慮の標準化を図り、良好な港湾環境の保全・再生・創出を推進します。

○港湾活動のゼロエミッション化

さまざまな主体と連携しながら、廃棄物の減量化や資源の再利用・再生など、環境負荷低減の取り組みを進め、港湾活動のゼロエミッション化に向け環境配慮に努めます。

○静脈物流拠点の形成

循環型社会形成の支援に向けて、背後地域と連携しながら、静脈物流ネットワークの海上輸送拠点の形成を推進します。

○自然環境の保全・再生

先進的な取り組みも視野に入れながら、緑地整備や水質改善をはじめ港らしさを活かした良好な景観形成や眺望場所の拡充、ラムサール条約湿地に登録された藤前干潟の保全など、豊かで美しい自然環境の保全・再生に努めます。

○多様な主体との連携・協働

良好な港湾環境づくりや維持管理などについて、住民やＮＰＯ、企業など背後地域も含めた多様な主体と連携・協働して推進するとともに、環境向上に取り組む人びとには、港湾空間の開放や利活用について、柔軟に対応し、支援していきます。

○環境学習・環境教育の場の提供

港湾環境への取り組みについて学んだり、多様な生物が生息する良好な自然環境について、体験したり、学習したりできる場の提供を図っていきます。

○秩序ある港湾空間の利用

港湾区域内における放置等禁止区域の指定などによる規制措置や、プレジャーボートの適正な係留・保管場所の確保を推進するとともに、ゴミや放置自動車の不法投棄防止など、港湾空間の適正な維持管理などに努めます。

○自然と新エネルギーの活用促進

海面や水面、樹木など自然がもつ効用の利活用に努めるとともに、自然や海の特性を活かした風力発電など、企業における新エネルギー活用や新エネルギービジネスの立地を促進し、地球温暖化防止に貢献します。

○浚渫土砂処分場等の確保

名古屋港で発生する浚渫土砂について、適切な処分場の確保を進めます。また、背後地域からの要請に伴う廃棄物処理に関わる空間の確保等については、港湾機能との調和を図りつつ検討していきます。

Ⅶ. 空間利用のゾーニングのイメージ

１．名古屋港のゾーニングのイメージ

名古屋港の現状における空間利用状況と分野別将来イメージを踏まえ、それぞれの相互関係にも留意しながら、将来の空間利用の方向性とゾーニングのイメージを示します。

なお、交流分野と環境分野は、交流・環境ゾーンとして一体的に示しています。また、防災・安全分野は、高潮から背後地域を守るための防護ラインの確保や個別施設の計画的な更新・強化、緊急物資輸送ネットワークの構築などのように、面的な広がりではなく線的もしくは点的であるため、ゾーニングとしては示していません。

物流ゾーンの今後の方向性

コンテナ貨物を集中的に取り扱い、高効率なオペレーションの実現に向けた環境整備として、次世代高規格コンテナターミナルを中核とした飛島ふ頭と鍋田ふ頭の２大拠点化を推進します。また、シームレスな物流体系の構築に向け、臨港道路体系の拡充や広域道路網の整備促進、航空貨物との連携強化などを図りながら、陸・海・空を結ぶロジスティクスハブの形成を推進します。今後とも外貿コンテナ貨物量は増加することが予想されるため、既存施設の効率化や新たな施設整備を推進しながら、飛島・鍋田ふ頭を中心として対応していきます。

産業（生産）ゾーンの今後の方向性

ものづくり産業やエネルギー産業が多数立地する東南部地区は、既存産業の高度化・新展開や新規産業の創出など、新ものづくり基盤の形成に寄与する産業（生産）拠点として企業集積を図ります。潮見ふ頭は、エネルギーや化学関連の産業展開ゾーンとして活用するとともに、供給体制の変化により利用が低下している油槽所の移転等を考慮する中でふ頭全体の再編を模索します。航空宇宙や鋼材流通加工など多様な産業が立地する木場金岡及び弥富ふ頭の一部は、周辺の土地利用を踏まえ研究開発・生産関連の誘導を推進します。

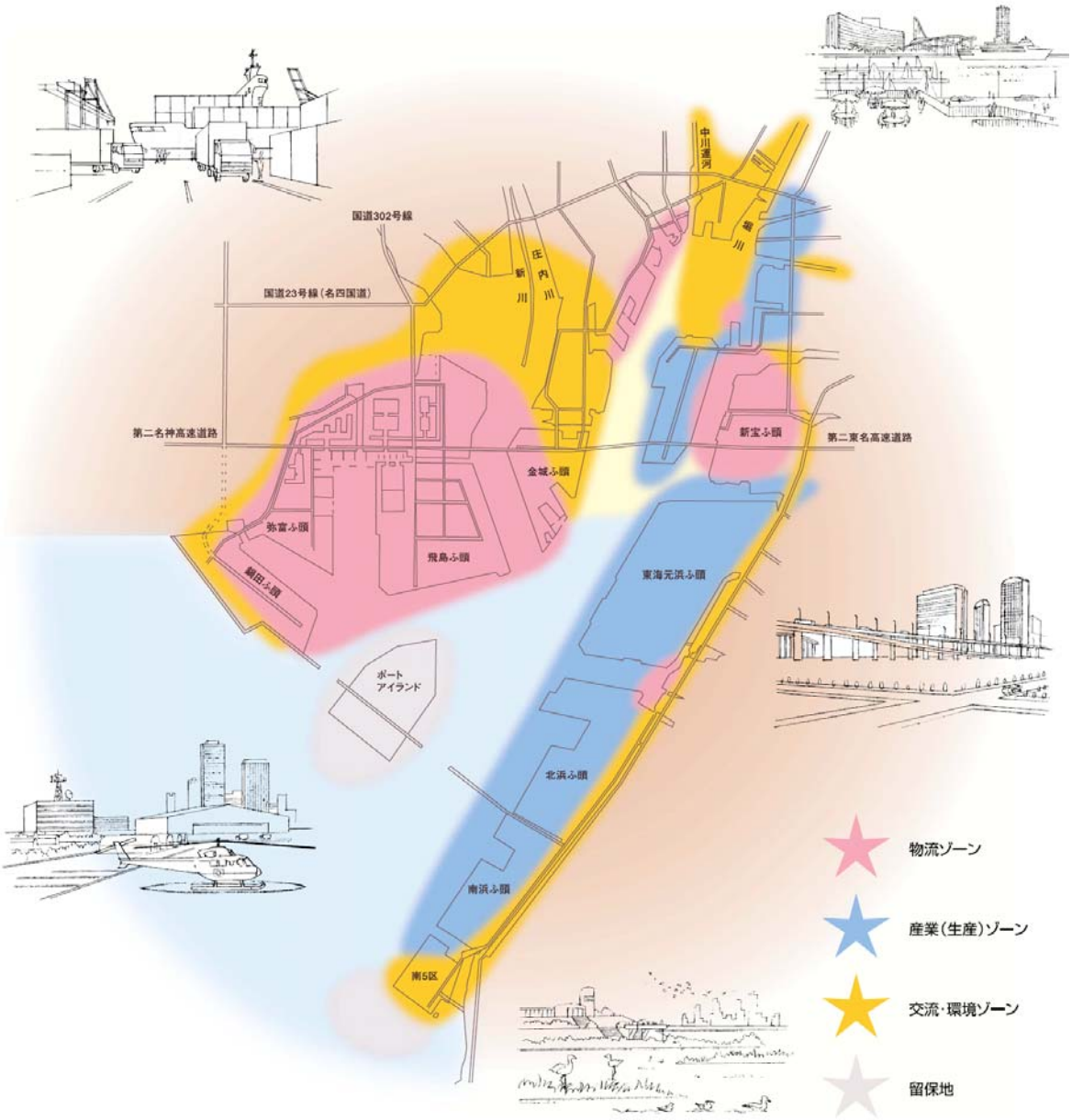
交流・環境ゾーンの今後の方向性

ガーデンふ頭や金城ふ頭、南５区など、既に整備されている施設を中心として、堀川や中川運河など都心部につながる水面の活用や周辺地域の施設との連携を図りながら、交流空間や環境空間を拡充していきます。産業や物流をはじめとする機能や空間利用との棲み分けを行い、利用者の動線に配慮しながら親水空間や水際線の活用を進めます。また、親しまれる港としての魅力向上に向け、利用者の移動経路をはじめとした地区での景観形成や緑地などによる緑のネットワークの形成を推進するとともに、藤前干潟を中心に自然環境の保全・活用を進めるだけでなく、環境学習や教育の場の提供に努めていきます。

防災・安全ゾーンの今後の方向性

背後地域を高潮から守るため防護ラインの適正な確保を図るとともに、港湾施設・防災施設・保安施設の計画的な更新・強化や、堀川や中川運河など活用した緊急物資輸送ネットワークの構築に努めます。

（ゾーニングのイメージ図）



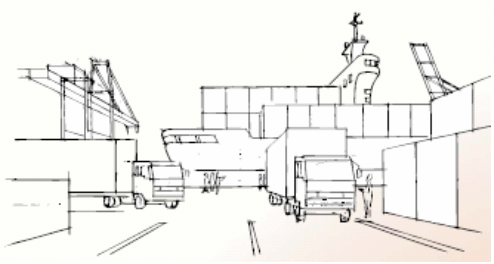
２．新たな情勢変化への備え

今後においては、現時点では明確に想定できない大きな変化が生じ、新たに大規模な空間利用が求められる可能性があります。こうした新たな情勢の変化に適切に対応するためには、一定規模を有する空間を留保しておく必要があると考えられます。そこで、未開発用地（未供用・未着工含む）で、将来の空間利用の方向が未確定な状況にあり、港内における一体的な開発の可能性が期待できるポートアイランドと南５区拡張空間を留保地区として設定します。この留保地区は、情勢の大きな変化や強い要請があった場合に、空間利用に向けた展開を考えることになりますが、事業化にあたっては、具体的な空間利用需要が顕在化することが前提になります。

なお、利用方法を限定するものではありませんが、将来、留保地区に求められる可能性があると考えられる空間利用のイメージを例示します。

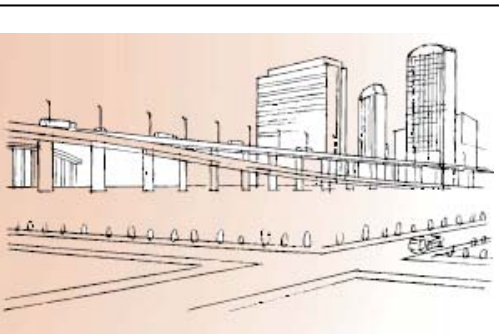
（１）物流機能（高度な物流の拠点）

外貿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は、飛島ふ頭、鍋田ふ頭を中心とするエリアでの対応が困難となることが想定されるため、コンテナターミナルを中心とした高度な物流機能の利用が考えられます。



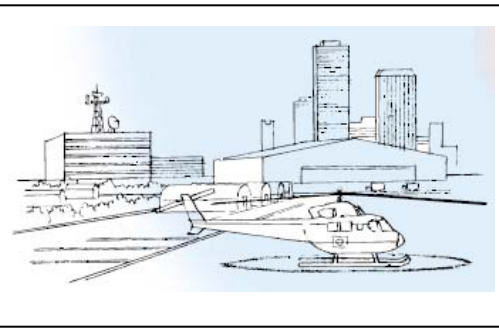
（２）産業機能（新産業・新エネルギーの拠点）

新たな基幹産業の創出・拡大や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。



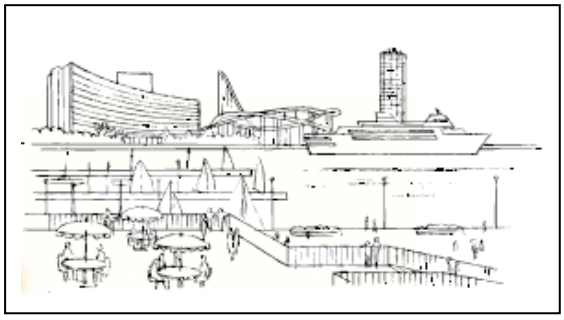
（３）防災・安全機能（中核的広域防災の拠点）

大規模災害発生時における社会経済活動の維持や被災地への援助・復旧支援等に備えて、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、災害時の緊急物資の保管機能、海外や国内各地からの救援物資の受け入れのコントロール機能のほか、既存の耐震強化岸壁やミニフロートと連携して、水上輸送ネットワークの中継基地やベース・キャンプとしての利用が考えられます。



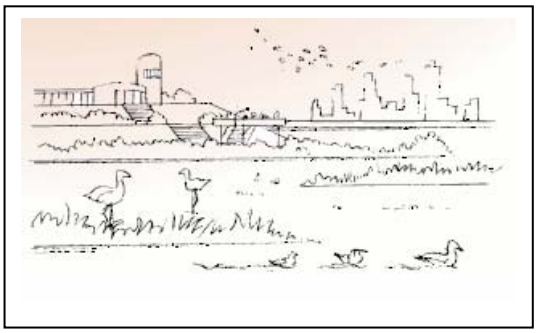
（４）交流機能（複合アミューズメントの拠点）

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、ゆとり・憩い・賑わいと滞在機能が一体的に集積し、人びとが選択しながら楽しむことができる複合型のアミューズメント拠点や、マリンレジャーを中心とする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。



（５）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、自然環境の重要性がこれまで以上に注目され、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、海洋生物の生息場所の確保・向上につながる水中構造物の設置や色とりどりで豊かな植物の生育場所を有するウォーターフロントオアシス公園など、自然環境を創出する拠点としての利用が考えられます。



〈 あ と が き 〉

本構想で掲げた将来目標の実現にあたっての留意点を以下に示します。

◆継続的な評価・見直しの実施

名古屋港を取り巻く社会経済の変化は極めて速く、また変化の方向性も予測困難な点が多いことから、想定範囲を超える情勢の大きな変化が生じた場合や、めざすべき方向と実態の乖離が著しい場合等には、必要に応じて見直しを行っていきます。

特に、経済見通しなどが想定と大きく乖離していないかを継続的にチェックし、大きな乖離が生じた場合や生じる可能性が高い場合には、本構想の将来展望に立ち返った見直しが必要です。また、環境問題や技術革新、商取引形態等については、今後 20 年間で大きな変化が想定されるため、継続的にその動向を注視していく必要があります。

なお、本構想で掲げる施策は長期的な取り組みの方向を示すものであり、具体的な施設整備や事業を実施する場合には、費用対効果分析等によって事前にその必要性や効果を検証する必要があると考えています。

＜資料編＞

１．策定経緯

（１）検討委員会等の開催

本基本構想の策定にあたっては、平成 17 年度に名古屋港新基本構想検討有識者懇談会ならびに名古屋港新基本構想検討関係行政機関会議を設置・開催し、事前検討を行いました。

平成 18 年度には、名古屋港新基本構想検討委員会ならびに同地域研究会を設置し、各３回開催して検討を行いました。本基本構想は、委員会・研究会における検討および助言・提案等に基づき、策定したものです。

＜名古屋港新基本構想検討委員会　委員名簿＞

＜名古屋港新基本構想検討委員会地域研究会　委員名簿＞

（２）シンポジウム「なごやこう未来港房」の開催

（シンポジウムの開催結果概要について記載）

（３）アンケート・ヒアリング調査の実施

（平成 17 年度に実施した住民・来訪者アンケート調査、企業ヒアリング調査概要について記載）

（４）パブリックコメントの実施

（パブリックコメントの概要について記載）

２．パブリック・インボルブメント

（住民・来訪者アンケート調査、パブリックコメントの結果概要について記載）

３．用語解説集

（別紙参照）

用 語 解 説 集

【あ】

■ **アジア航路**

韓国、中国、台湾、シンガポール、香港等のアジアの港に寄港する航路。

■ **アメニティ**

歴史的環境や自然景観などにも配慮した総合的な住み心地の良さ。

■ **あおなみ線**

名古屋駅と名古屋港の金城ふ頭を 24 分で結ぶ路線で、2004 年（平成 16 年）10 月 6 日に開業した新しい鉄道。

■ **移出**

貨物・産物を国内の他の地域へ送り出すこと。

■ **移入**

貨物・産物を国内の他の地域から受け入れること。

■ **伊勢湾**

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令の別表第二では愛知県伊良湖岬灯台から三重県大王崎灯台まで引いた線及び陸岸により囲まれた海域。海上交通安全法施行令の第一条では大山三角点から石鏡灯台まで引いた線、立馬崎灯台から佐久島南端まで引いた線及び同地点から羽豆岬まで引いた線。

■ **伊勢湾岸自動車道**

愛知県豊田市と三重県四日市市を結ぶ全長約５３Ｋｍの自動車専用道路。

■ **伊勢湾台風**

1959 年（昭和 34 年）9 月 26 日に紀伊半島に上陸し、東海地方を中心に近畿から東海の広範囲で大きな被害を及ぼした台風で、伊勢湾で高潮 3.5ｍが発生して 、倒木、家屋損壊多数で死者 5098 人を出した。

■ **一部事務組合**

市町村等の事務の一部を共同処理するために設立された組合で、特別地方公共団体。1 市町村では対応できない、あるいは広域で取り組んだ方が効率的である等の理由で設立されている。

■ **ウォーターフロント**

海・川・湖などに面する水際の地帯。

■ **オアシス**

疲れをいやし、心に安らぎを与えてくれる場所。憩いの場。

【か】

■ **外貿**

外国貿易の略称。

■ **外航**

外国航路の略。

■ **海岸保全施設**

海岸保全区域内にある堤防、護岸、その他海水の浸入又は海水による侵食を防止するための施設をいう。

■ **基幹航路**

一般的に、北米・アジア・欧州の３極を直接結ぶ航路。

■ **危機管理**

大地震・大停電・テロなど，天災・人災を問わず不測の事態に対して事前の準備を行い、被害を最小限に食い止めるよう対処するための諸施策。

■ **近海航路**

中国、韓国、香港、台湾の港湾のみに寄港する航路。

■ **クルーズ**

客船による観光旅行。周遊船旅行。

■ **グローバル化**

世界的規模に広がること。政治・経済・文化などが国境を越えて地球規模で拡大することをいう。

■ **グローバル・ロジスティクス**

地球規模での物流体系。

■ **結節点**

つなぎめ。むすびめ。

■ **公団方式**

「公団（公社）方式」は、1960 年代半ば、「コンテナ埠頭の緊急整備」と「専用使用によるコンテナ船の効率的利用」を可能とするため、従来の「公共方式」を補完することを目的として創設された整備方式。国と地方の無利子貸付金や財投資金等の借入金により施設整備し、原価回収を基本とする。

なお、港湾施設の使用形態には、不特定の船会社がその都度利用する「公共方式」と特定の船会社等に貸し付けられる「公社方式」がある。

■ **航路**

船舶等が海上を運行するための通路。

■ **港湾区域**

港湾法で定める手続きにより、国土交通大臣又は都道府県知事が港湾管理者の権限の及びうる範囲として認可した水域。その範囲は、経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域とされている。

■ **港湾のグリーン化**

2005 年（平成 17 年）3 月、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会において答申された港湾環境政策の方向性をいう。自然環境にやさしい港を目指す、自然環境を積極的に保全・創出・再生する、都市と地球の環境に貢献する、多様な主体と連携協働することなどを掲げている。

■ **コンテナ**

一般的には貨物の規格を統一するために取り入れられた輸送用の容器のこと。ＩＳＯ規格によって国際的にコンテナの定義、主要寸法、最大総重量、表示方法などが規定されている。サイズには、20 フィート、４０フィートなど、タイプ別には、ドライ、冷凍（リーファ）などがある。

■ **コンテナターミナル**

コンテナ船が着岸し、コンテナを船に積み降ろしするための作業及び一時保管を行う場所。岸壁に隣接して設置されている。

■ **コンビナート**

企業相互の生産性の向上のために原料・燃料・工場施設を計画的・有機的に結び付けた工業地域または企業集団のことである。

■ **コンベンション**

博覧会や見本市などの大規模な催し。

【さ】

■ **在来貨物**

コンテナ貨物以外の一般貨物を指す。

■ **産業クラスター**

我が国産業の国際競争力を強化するとともに、地域経済の活性化に資するため、全国各地に企業、大学等が産学官連携、産産・異業種連携の広域的なネットワークを形成し、知的資源等の相互活用によって、地域を中心として新産業・新事業が創出される状態をいう。

■ **シーor エアー**

海上（船）と航空（飛行機）輸送のそれぞれの長所を比較し、貨物の種類や輸送のニーズに合わせて輸送手段を選択すること。港湾と空港双方へのアクセスが比較的良好な場合にのみ実現可能。

■ **シームレス**

切れ目、境のないこと。

■ **市場メカニズム**

価格の変化に応じて、市場は需要と供給を自動的に調整し、均衡させるような仕組みになっていること。

■ **自動車航送船**

海上輸送法に定められている免許又は許可を受けて、自動車輸送を行っている船舶。

■ **シャーシ**

コンテナ輸送トラックの荷台部分。

■ **シャトル**

定期往復便。

■ **重要港湾**

日本における港湾の一区分。港湾法第 2 条第 2 項において「国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾で政令で定めるもの」と定義されている。

■ **準国内輸送化**

国際輸送においても国内輸送並みの利便性が求められること。

■ **少子高齢化**

生まれてくる子供の数が減り、65 歳以上の高齢者の数が増えていくこと。

＊ 少子化：出生率が低下し、子供の数が減少すること。

＊ 高齢化：65歳以上の年齢の人の割合が、７%以上を占める場合を「高齢化社会」としている。

■ **静脈物流**

従来の製品の製造・流通過程で生じる物流（動脈物流）とは逆に、消費者から排出される廃棄物を回収・再資源化するための物流。製品の生産から再資源化までの循環を，人体の血流にたとえた表現。

■ **シングルウィンドウシステム**

利用者がいずれかのシステムに対して１回の入力・送信を行うことにより、複数の行政機関に対する手続きを行えるシステム。例えば、入港届は港湾管理者、港長、税関、入国管理局、検疫所の各システムに入力・送信しなければならなかったが、シングルウィンドウシステムの稼働（2003 年（平成 15 年）7 月稼働）により、1 回の送信で行えるようになった。

■ **浚渫（しゅんせつ）、浚渫土砂**

海底・河床などを、水深を深くするために掘削すること、またその際に発生する土砂。

■ **スーパー中枢港湾**

官民が連携して港湾の重点投資や機能強化を進め、アジア主要港に対抗できる国際拠点港を育てるプロジェクト。国が 2004 年（平成 16 年）7 月、京浜港（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港・四日市港）、阪神港（大阪港・神戸港）の三港湾を指定した。港湾のコストを三割引き下げるほか、現在は三日程度の船が着岸してから貨物が出荷されるまでの時間を一日程度にするのが目標。

■ **西部木材港**

1959 年（昭和 34 年）の伊勢湾台風による甚大な被害を受けたことを契機に建設された木材を専用に取り扱う地区。第 1 から第 7 まで合計 134 万 3 千㎡の水面・陸上貯木場が建設された。

■ **ゼロエミッション**

工場などから出る廃棄物や廃熱を他の活動の原材料やエネルギーとして利用することで、廃棄物（エミッション）がゼロになることを目指すという考え方。国連大学が提唱。

■ **船社**

船を持ち、旅客や貨物の運送を扱う会社。海運会社。

【た】

■ **耐震強化岸壁（耐震バース）**

大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送を確保するために、特定の港湾において、通常のものより耐震性を強化して建設される岸壁をいう。

■ **太平洋戦争**

第二次世界大戦の内 1941 年（昭和 16 年）12 月 8 日（大本営発表日）から 1945 年（昭和 20 年）8 月 15 日の玉音放送(停戦)を経て、9 月 2 日に降伏調印の期間における、大日本帝国と、主にアメリカ・イギリス・オランダなど連合国との戦争の呼称の一つである。

■ **道州制**

数府県の地域を単位とする広域行政体として、道または州を置く制度。社会・経済の変化に伴い、現行の府県制の不適当を是正しようとして構想されたもの。

■ **高潮**

台風や発達した低気圧の通過時に、強風による海水の吹き寄せや気圧降下による海水の吸い上げにより水面が高くなる現象をいう。

■ **高潮防波堤**

港と背後地を高潮災害から守るため、高潮のエネルギーを港の外側で減少させて、港内や内陸部への影響を極力弱めることを目的とする施設。名古屋港においては、伊勢湾台風を教訓に、知多堤から鍋田堤まで、全長は 7.6ｋｍ、高さは 6.5ｍの高潮防波堤が建設された。

■ **地球温暖化**

二酸化炭素などの温室効果ガスの蓄積という人為的な要因が主因となって気候が急速に温暖化すること。

■ **中部国際空港（セントレア）**

2005 年（平成 17 年）2 月 17 日、成田、関西国際空港に次ぐ国内 3 番目のハブ（拠点）空港として開港。愛知県常滑市沖合の伊勢湾海上に 3,500m の滑走路を持つ。国際線と国内線を歩いて乗り継ぎできるうえ、商業施設が充実しており、24 時間運用可能である。

■ **中部地域 9 県**

愛知県、岐阜県、三重県、静岡県、長野県、富山県、石川県、福井県、滋賀県の 9 県。

■ **遠浅**

水ぎわから遠くのほうまで浅い状態のこと。

■ **東海地震**

東海地方に近い将来発生する可能性が高いとされる大地震。駿河湾から西北西にもぐり込むフィリピン海プレートに引きずり込まれている、陸地側プレートの跳ね返りにより発生するとされている。大規模地震特別措置法の対象となっている。

■ **東南海・南海地震**

今世紀前半にも発生のおそれが指摘されており、東海から九州にかけてのわが国の広い範囲に、地震の揺れや津波による相当甚大な被害をもたらす恐れがあると考えられている。この東南海・南海地震の発生確率は、今後 30 年以内に 40%、さらに 50 年以内の発生確率

は 80%と予測されており、東南海地震と南海地震が同時発生した場合、M8.5 前後になると推定されている。

■ **特定重要港湾**

港湾法第四十二条の 2 で重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要として政令により定められている港湾。全国の 23 港が指定されている。また特に重要なものを指定特定重要港湾として指定している。名古屋港は指定特定重要港湾に指定されている。

【な】

■ **内貿**

内国貿易の略称。

■ **内航**

内国航路の略。国内の海上輸送サービスのこと。

■ **内貿ユニットロード**

一般には、雑貨輸送の効率化を図るため、機械荷役が出来る単位（パレット、コンテナ等）にまとめられた貨物で内港貨物のうち、内航コンテナ船、ＲＯＲＯ船、フェリーで輸送される貨物。

■ **中川口ポンプ所**

降雨時、水位上昇に応じて中川運河内の排水処理を行う。実績として、ポンプ 1 台の稼動による運河水位の低下は 1 時間で 6～7cm 程度可能。

■ **荷主**

荷物の発送人。

■ **名古屋環状 2 号線**

名古屋市のほぼ外周部に位置し、東西約 15km、南北約 20km、総延長約 66.2km。名古屋市を中心に放射状に伸びる幹線道路や名古屋高速道路と主要地点で連絡し、名古屋都市圏をネットワークする主要幹線道路のひとつとなる。自動車専用道路と一般道路の 2 つの役割をもつばかりでなく、沿道との調和をはかる環境づくりも重視した構成になっている。

■ **名古屋港景観基本計画**

港湾景観形成の総合的かつ計画的推進のため、名古屋港管理組合と関係市町村、民間企業共通の目標と、目標を実現するための指針を明らかにした計画。

■ **名古屋港カラー計画**

ロマンと活気にあふれた港づくりをめざして、様々な機能や形態の建築物、工作物の配色に一定のルールを用いてコントロールすることにより、地区のイメージを好ましい状態にし、港のゾーニングを明確にすることを目的とした計画。

■ **名古屋港管理組合**

名古屋港を国際港湾として開発・発展させるため、愛知県及び名古屋市を母体とし、1951 年（昭和 26 年）に設立された特別地方公共団体。以来、港湾管理者として、名古屋港の開発・運営から将来計画の策定、船舶に対する諸サービスまで、多岐にわたる業務を行って

いる。

■ **名古屋コンテナ埠頭株式会社（ＮＣＢ）**

名古屋港管理組合と主要な邦船社の出資により 1970 年（昭和 45 年）12 月に設立され、コンテナ埠頭の建設、管理運営を行っている。

■ **燃料電池**

燃料の酸化還元反応によって生じる化学エネルギーを、直接電気エネルギーに変える電池。正極に酸素または空気、負極に水素ガスを用いるものなどがある。

【は】

■ **排出権取引**

経済活動のしくみを使って国や産業の違いを乗り越えながら、温室効果ガスの抑制を世界規模ですすめようとする方法。

■ **ハイブリッド**

異種のもの同士が組み合わされて、新しいものができること。また、新しくできたもの。ガソリンエンジンのほかにも動力源を持ち、ガソリン消費量を抑えて、走ることのできる自動車を「ハイブリッド車」という。

■ **パブリック・インボルブメント**

行政による計画の策定を、住民や市民の参加を積極的に募って行うこと。

■ **パブリックコメント**

行政による施策を原案段階で公表し、市民一般から意見を募り、その上で意志決定を行う手続。

■ **ハートビル法**

高齢者や身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図ることを目的として、平成 6 年に制定された「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」の略称である。この法律は、不特定多数の者が利用する建築物を建築する者に対し、障害者等が円滑に建築物を利用できる措置を講ずることを 努力義務として課すものである。

■ **干潟**

海岸で潮がひいたときに現れる砂泥底。

■ **費用対効果分析（費用効果分析）**

ある目的を達成するための諸案の費用と効果を比較検討し、優先順位を明らかにすること。効果については、金額表示されるとは限らない点が、費用便益分析と異なる。

■ **複合一貫輸送**

特定の貨物が船舶、鉄道、自動車、航空機など種類の異なる 2 つ以上の輸送手段により相次いで運送される場合を複合輸送あるいは複合運送といい、貨物の発送人の戸口で貨物が積められ、かつ封印された貨物を輸送の中継地で一度も開封することなく貨物の受取人の戸口まで単一の運送人の一元的な責任管理のもとに届けることを複合一貫輸送という。コ

ンテナの普及により普遍化した。

■ **物流**

生産者から消費者に至るまでの商品の流れ。

■ **プロモーション（港湾プロモーション）**

（販売などの）促進。奨励。本文では、港湾機能・空間の総合活用推進施策として、貨物・航路・企業・産業・各種機能の誘致を行うこと。

■ **プレジャーボート**

ヨット・クルーザーなど、レジャー用の小型船舶の総称。

■ **防潮壁**

高潮防波堤と埋立地によって減殺された高潮が、背後地域へ浸入するのを防止するための施設。全長は 26.4ｋｍ、高さは名古屋港基準面より 6.0mから 6.5m。防潮壁には、64 ヶ所の防潮扉が設置されており、非常時には閉鎖する。石油、アルコールなどの危険物タンクが多い潮見ふ頭では、高潮、津波による海側からの被害の防止と、タンクの破損による危険物の海上流出防止の両機能がある。

■ **ボトルネック**

生産活動や文化活動などで、全体の円滑な進行・発展の妨げとなるような要素。

【ま】

■ **マーケティング**

一般には、消費者の求めている商品・サービスを調査し、供給する商品や販売活動の方法などを決定することで、生産者から消費者への流通を円滑化する活動。本文では、港湾の利用者や荷主企業のニーズを調査し、港の運営に役立てることを指す。

■ **マスタープラン**

基本となる計画または設計。

■ **ミニフロート**

浮体式防災基地。緊急時には、被災地に出動し、被災した岸壁に代わって船舶などを係留することができ、緊急支援物資の受け入れや住民の緊急輸送の拠点として活用される。現在、伊勢湾では名古屋港に 2 函係留されており、平常時は一般船舶の係留用浮桟橋として利用されている。

■ **メガオペレーター**

スーパー中枢港湾における次世代高規格コンテナターミナル（メガターミナル）の一体的な運営を担う運営主体。

■ **モーダルシフト**

輸送のモード（方式）を転換すること。トラック運転手の不足や交通渋滞、大気汚染を解消するため、輸送手段をトラックから大量輸送が可能な船舶や鉄道に転換すること。

■ **藻場**

沿岸で海中に海草の繁茂している所。アマモ群落のアマモ場、ホンダワラ類の多いガラモ

場、コンブ類などの生えている海中林とよびわけることもあり、魚類がよく集まる。

【や】

■ 遊休地

活用されていない土地のこと。

■ ユニバーサルデザイン

障害者・高齢者・健常者の区別なしに、すべての人が使いやすいように製品・建物・環境などをデザインすること。1974 年（昭和 49 年），アメリカのメースによって提唱された概念。

【ら】

■ ライフサイクルマネジメント

常に、施設の老朽化実態と機能低下の把握を行い、適切に維持管理を行うことにより、最小のコストで所要の性能を確保していくこと。

■ レクリエーション

仕事や勉強などの疲れを癒やし、精神的・肉体的に新しい力を盛り返すための休養・娯楽。

■ リサーチ

調査・研究すること。

■ 臨港地区

港湾機能の保持、活用を図るために指定するもので、水域たる港湾区域とともに、港湾行政上の基礎的地区。指定は都市計画法上の地域地区の一つとして、港湾管理者の申し出により都市計画決定される。臨港地区は、港湾管理者業務、港湾施設、環境整備負担金徴収についての地域的範囲を画するものであり、また、域内構築物の規制や、行為の届出等の規制行政の対象範囲でもある。

■ 流通

生産者などから商品を消費者へ販売するための物・貨幣・情報の流れ。

■ ロジスティクス

もとは軍事用語で、最前線の部隊へ物資を供給する後方支援のこと。企業経営においては、顧客や市場のニーズに合わせて、的確なタイミングで、できるだけ無駄なく、輸送もしくは保管しようとする取り組みを指す。

■ ロジスティクスハブ

中枢的・中核的な国際コンテナ埠頭に隣接する地区において、流通加工機能等の高度な物流サービスを提供する地域。

【わ】

■ ワンストップサービス

一度の手続きで、必要とする関連作業をすべて完了させられるように設計されたサービス。

【A～Z】

■ **EPA（経済連携協定(Economic Partnership Agreement：EPA)）**

FTA（自由貿易協定）と異なり、ただ単に通商上の障壁を取り除くだけでなく、締約国間で経済取引の円滑化、経済制度の調和並びに、サービス、投資、電子商取引等、さまざまな経済領域での連携強化・協力の促進等をも含めたものをいう。

■ **FAL 条約**（国際海上交通の簡易化に関する条約）

国際航海に係る船舶の入港、停泊、出港に関連する形式、書類要件、手続を最小化、簡素化することによって、国際海運の円滑化を図ること。

■ **FTA（自由貿易協定：Free Trade Agreement）**

物品の関税、その他の制限的な通商規則、サービス貿易等の障壁など、通商上の障壁を取り除く自由貿易地域の結成を目的とした、2国間以上の国際協定。

■ **IC タグ（RF-ID）**

物流や流通の過程において、商品管理を行うため、商品などの表面に貼り付いているIC（集積回路）チップのことで、タグとは荷札を表す。読み取り機にかざすことで、データの読み込みや書き換えができ、どこで作られ、どう配送されたかなど様々な情報を記録することができる。

■ **LNG**

液化天然ガス。東南アジア、中東アジア諸国及び西豪州で産出されるＬＮＧは、ＬＮＧ船の球形タンク内でマイナス162度に冷却し、体積を600分の1にして、運搬される。（ＬＰＧ：液化石油ガス）

■ **NPO**

Non-Profit Organization 又は Not-for-Profit Organization の略であり、ボランティア団体や市民活動団体などの民間の非営利組織・団体を意味する。

■ **RORO 船**

貨物をトラックやフォークリフトなどにより、船内に直接乗り入れて積み降ろしをする（水平荷役方式）ために、船尾や船側にゲートを有する船舶。

■ **SCM（サプライチェーンマネジメント）**

企業活動の管理手法の一つで、原材料の調達から生産・販売・物流の業務の流れを一つの「供給の鎖」（サプライチェーン）ととらえて、企業の壁を越えて情報を共有し、総合的に管理することで全体の最適化を図ろうとするもの。

■ **TEU（Twenty-Foot Equivalent Units）**

20ft.（コンテナの長さ）換算のコンテナ取扱個数の単位。大部分のコンテナオペレーターは、ＩＳＯ規格の20ft.コンテナや40ft.コンテナ等の形状（容積）が異なる複数のコンテナを採用しているため、場合により、コンテナ単純合計個数で取扱量を計るよりも 20ft.コンテナ1個を1TEU、40ft.コンテナ1個を2TEUとして計算する方が実態を適切に把握することができる。