

長期構想「名古屋港の針路」

きらめき 愛される港

2007・3

名古屋港管理組合



はじめに

わが国港湾をリードする名古屋港のさらなる飛躍に向けて、長期構想「名古屋港の針路」を策定しました。

それは、将来目標を“きらめき愛される港”、基本姿勢を“いつも挑戦”として、世界にきらめき、人びとから愛されることをめざしています。










名古屋港は、1907年(明治40年)の開港から100年の歴史を有し、先人たちによるひたむきな努力と創意工夫の積み重ねにより築き上げられてきました。時代潮流を見定め、常に要請に応えながら地域と一体となって着実に進化し、引き継いだ資産を基盤としてさらなる発展を追い続けています。

過去から現在へ、そして未来へ、世界から注目され戦略的に活用される名古屋港へと発展させ、次世代の発展の礎として継承することが重要です。先人たちの努力の結果として、わが国屈指の港となったように、多くの力が集まり、協働や連携の中で、総合力として発揮され、限りない挑戦を続けていくことは、将来、必ず花開くと期待しています。

今後とも、名古屋港へのご理解とご協力をいただきますようお願いいたします。



目次

	1 長期構想 「名古屋港の針路」 2		6 基本姿勢と将来目標 20
	策定の趣旨 2		基本姿勢 20
	性格 3		将来目標 21
	目標年次 3		
	構成 3		
	2 あゆみ 4		7 分野別将来イメージ 22
			グローバルロジスティクスの港 23
			ものづくりの港 26
			夢のふくらむ港 28
			環境にやさしい港 30
			安全な港 32
	3 現状 7		8 空間利用の ゾーニングのイメージ 34
	立地特性 7		将来の空間利用の方向性 34
	港勢 8		新たな情勢への備え 37
	主な取り組み 10		ゾーニングのイメージ図 38
	土地利用の状況 11		
	4 社会経済および 港湾機能の将来展望 12		9 推進にあたって 39
	社会経済の将来展望 12		取り組みに向けて 39
	港湾機能の将来展望 14		継続的な評価・見直しの実施 40
	5 強みと課題 16	資料編	策定経緯 42
	主な強み 16		パブリックインボルブメント 44
	主な課題 18		用語解説集 50



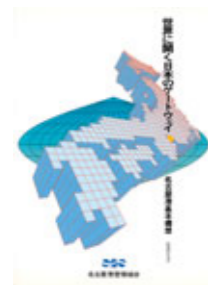
1 長期構想「名古屋港の針路」

策定の趣旨

世界に開く日本のゲートウェイ

名古屋港では、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、将来像を描いた、概ね30年先を目標年次とする長期構想「名古屋港基本構想」(第1次)を1988(昭和63)年に策定し、その後、1999(平成11)年に「名古屋港基本構想フォローアップ」(第2次)で点検・見直しを行っています。

現在まで、構想で掲げた“世界に開く日本のゲートウェイ”を目標にし、各種プロジェクトや基盤整備を推進しながら、活力とうるおいのある港湾空間づくりを展開してきました。



1988年 第1次



1999年 第2次

社会情勢の変化

近年、東アジア地域やBRICsをはじめとする経済成長や国際水平分業の拡大、情報化の進展、安全や環境に関わる問題の広がりなど、社会情勢はグローバルに短いサイクルで変化しています。わが国港湾では、世界的な港湾間競争が進展し相対的な地位が低下している中、国際競争力の強化や魅力あるサービスの提供に向けた取り組みが展開されています。今後もこの競争はより熾烈になっていくことを認識しつつ、船舶の大型化や寄港地の選定と集約、アジアとの相互依存関係の深化など、港湾を取り巻く情勢を見極め、その変化に的確に対応していく必要があります。

名古屋港基本構想フォローアップ

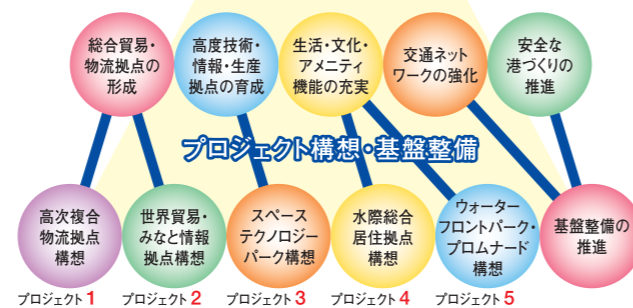
基本理念

- 1 国際貿易・物流機能の高度化の推進
- 2 世界的な産業技術中枢圏・名古屋圏の発展への対応
- 3 ウォーターフロントアメニティ空間の創造

将来目標

名古屋港 — 世界に開く日本のゲートウェイ

基本方針



活力のさらなる醸成

中部地域では、愛知万博の開催(2005.3.25~9.25)や中部国際空港の開港(2005.2.17)が、交通基盤の拡充や国際的な知名度の向上、交流の裾野の広がりなど有形無形の効果を生み、元気を拡大させているだけでなく、さらなる躍進に向けたポテンシャルを確実に高めています。

こうした中、名古屋港は、好調な港勢を持続させ、年間の総取扱貨物量と貿易額においてわが国港湾の中で第1位を堅持し、日本のゲートウェイとして大きな役割を果たしています。これは、名古屋港の持つ港湾機能が、ものづくりをはじめとする好調な産業活動や2,000万人を擁する背後地域の生活と社会活動に調和して生まれた活力の好循環によるものと考えられます。

一方、著しい増加傾向が続くコンテナ貨物への対応、企業の競争力強化や効率化を支援するロジスティクス機能の拡充、魅力ある港湾空間の創出、安全・安心の確保など、要請の多様化や課題の増大により、名古屋港は、新たな展開に向けた局面を迎えています。

新たな将来目標と展開方向の設定

こうした状況のもと、名古屋港がこれからも地域やわが国の持続的な発展に貢献し、人びとの豊かな暮らしを支えていくためには、特性を活かし、創意工夫を発揮しながら、課題の克服に取り組み、活力の好循環を持続、発展させていくことが重要であり、現在から着実に進めていく取り組みや戦略的・重点的な方向性を明らかにした、新たな長期構想を示すことが必要不可欠となっています。

そこで、名古屋港の世界ステージでのさらなる飛躍に向け、実勢と課題を考察し、新たな将来目標とその展開方向を示す、港勢拡大・課題克服施策が複合した総合飛躍育成型の長期構想「名古屋港の針路」(第3次)を策定しました。

性格

「名古屋港の針路」は、名古屋港管理組合の政策体系の基本とするものです。また、メッセージとして広く発信する中で、さまざまな主体の諸活動の指針として活用されることを期待するとともに、多くの方々と共有し将来目標を実現することをめざしています。

目標年次

これから概ね20年先(2027年頃)の時期を想定しています。

構成

名古屋港のあゆみや現状、将来展望から強みと課題を分析し、将来目標を設定するとともに、その実現に向けた基本姿勢、将来目標の実現を支える5つの分野別将来イメージとその展開方向を示し、空間利用のゾーニングのイメージを描いています。



2 あゆみ

現在の名古屋港が築きあげられるまで、さまざまな進化を遂げてきました。

築港

築港への挑戦!

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。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」の入港を導き、築港の真価を示すなど、港の重要性を訴える地域の人びとの熱意によって名古屋港は開港しました。



名古屋港に入港した「ろせった丸」。当時、十数万人もの見学者が押し寄せた。

発展の礎

国際貿易港への挑戦!

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。

また、多くの河川が流入する遠浅の地形であり、絶えず土砂を浚渫して航路や泊地を建設・維持する必要がある特性を逆に利用し、浚渫土砂により埋立地の造成を進めました。



昭和30年代の東ふ頭(現ガーデンふ頭)と名古屋港管理組合庁舎。

産業基盤

産業集積への挑戦!

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経て、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。



埋め立て中の南部臨海工業地帯と進出した東海製鉄(株)(現新日本製鐵(株)名古屋製鐵所)の工場群。

防災機能

災害に強い港への挑戦!

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や住民に大きな被害が発生しました。これを教訓に、延長約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。



伊勢湾台風の被害と建設中の高潮防波堤。

物流革新

コンテナ対応への挑戦!

1960年代後半、海上貨物輸送の形態にコンテナ化という大きな変化が押し寄せました。京浜や阪神で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(株)(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に対応しました。

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。



完成した名古屋コンテナ埠頭。これを契機に飛島ふ頭はコンテナ輸送の拠点へと成長。

親しまれる港

笑顔のあふれる空間への挑戦!

1970年代からは、うるお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、親しまれる港づくりに向けた取り組みを進めています。ガーデンふ頭の再開発をはじめ、広場、緑地、ポートビル、水族館の整備、また、環境や景観への配慮など、笑顔のあふれる港づくりに努めています。



昭和59年にオープンした名古屋港ポートビルと、昭和60年に展示のため名古屋港へ係留された南極観測船ふじ。

名古屋港は開港から現在まで、いつも挑戦を続けてきました。



<年表>

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(市長)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」(3,875トン)入港
- 1907 明治40年 熱田港を名古屋港に改称 開港[11月10日]
- 1925 大正14年 1万トン級汽船「ジベッサ」入港
- 1941 昭和16年
太平洋戦争 壊滅的な打撃を受ける
- 1945 昭和20年
- 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 南部臨海工業地帯に東海製鉄(株)(現新日本製鐵(株)名古屋製鐵所)進出決定
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(株)新名古屋火力発電所完成
高潮防波堤完成
- 1968 昭和43年 初のコンテナ船「箱根丸」(16,240トン)入港
西部木材港開設
- 1970 昭和45年 名古屋コンテナ埠頭(株)(NCB)設立
- 1971 昭和46年 (財)名古屋フェリー埠頭公社(現(財)名古屋港埠頭公社)設立
- 1972 昭和47年 NCBコンテナターミナル(2バース・-12m)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 年間総取扱貨物量1億トン突破
- 1979 昭和54年 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」(58,613トン)入港
- 1984 昭和59年 名古屋港ポートビルオープン
- 1991 平成3年 西4区(現飛島ふ頭)南コンテナターミナル(1バース・-14m)供用開始
- 1992 平成4年 名古屋港水族館オープン
- 1997 平成9年 西5区(現鍋田ふ頭)コンテナターミナル(1バース・-14m)供用開始
新舞子マリンパークオープン
- 1998 平成10年 名港トリトン供用開始
- 2000 平成12年 浮体式防災基地(ミニフロート)設置
- 2002 平成14年 藤前干潟がラムサール条約の「国際的に重要な湿地」に登録
- 2004 平成16年 伊勢湾スーパー中枢港湾に指定
- 2005 平成17年 飛島ふ頭南側コンテナターミナル(1バース・-16m)供用開始
- 2006 平成18年 世界最大のコンテナ船「エマ・マースク」(170,794トン、全長397.71m)入港
年間総取扱貨物量2億トン突破



3 現状

立地特性

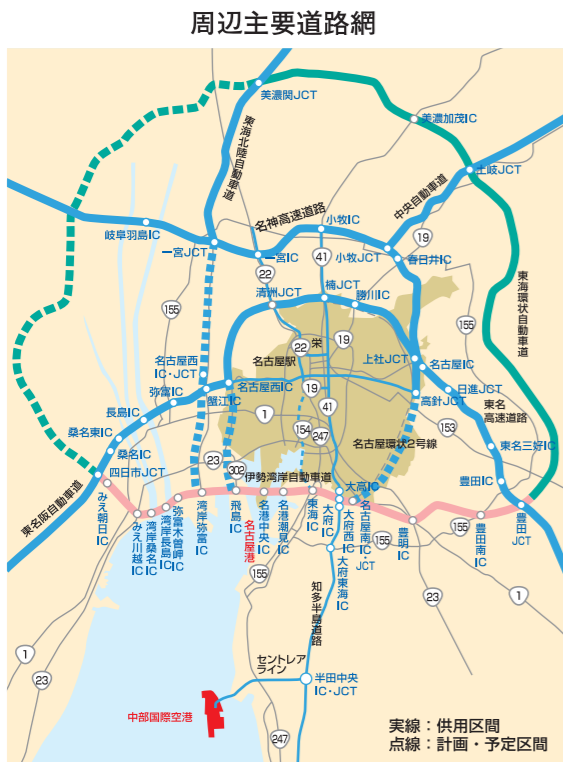
名古屋港は、日本列島のほぼ中央部、太平洋に面した伊勢湾の最奥部に位置しています。中部国際空港に近接し、また、港内中央部を東西に結ぶ伊勢湾岸自動車道から、東名高速道路と東名阪自動車道に接続して、東海環状自動車道や東海北陸自動車道、中央自動車道など、広域高速道路網と結ばれています。さらに、地下鉄によりガーデンふ頭と名古屋市中心部が、あおなみ線により金城ふ頭と名古屋駅が結ばれています。



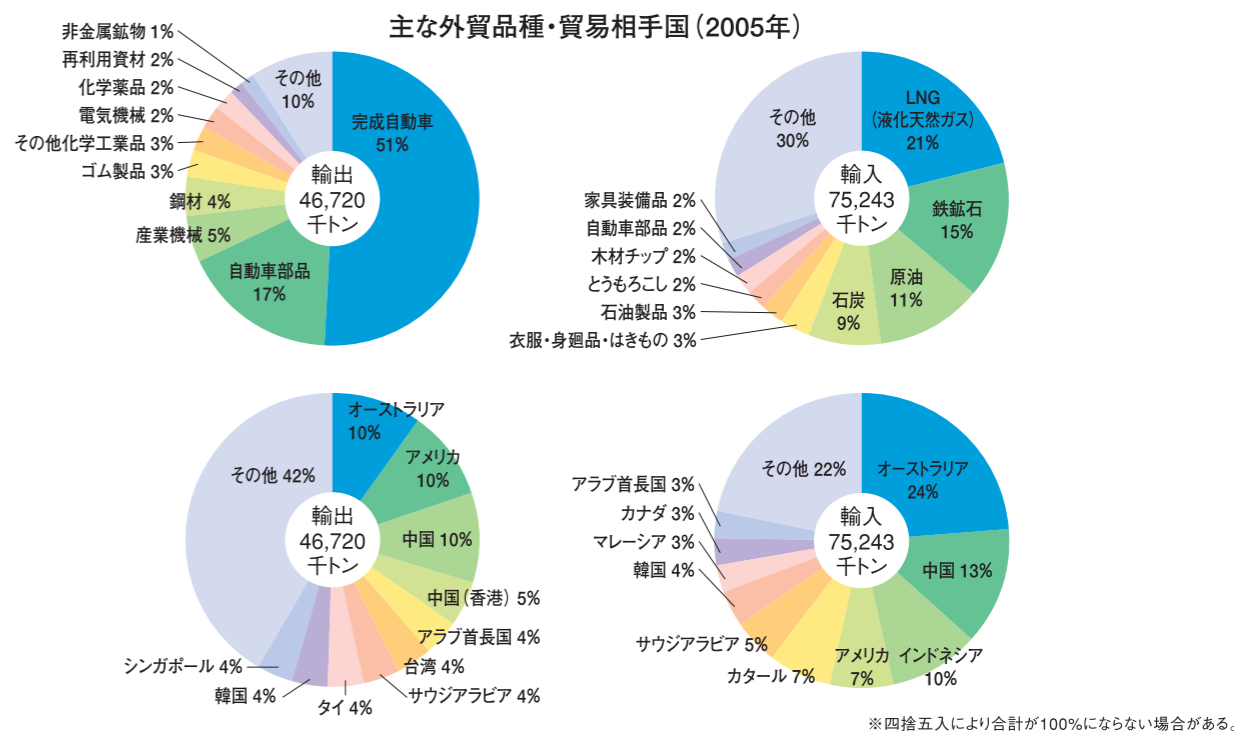
名古屋港全景



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m²)と水域(約8,300万m²)を有しています。



外貿貨物のうち、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。



港勢

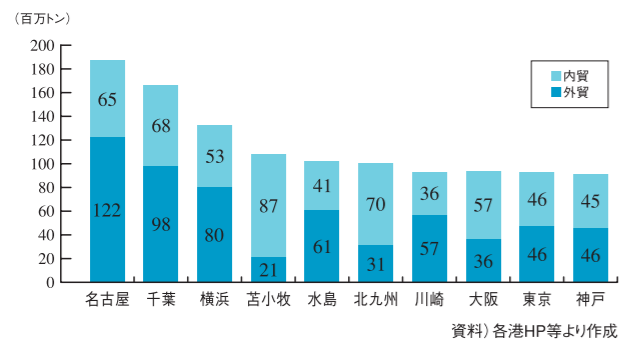
名古屋港は、世界の約150の国や地域と貿易で結ばれており、年間の総取扱貨物量および貿易額は、わが国港湾の中で第1位となっています。名古屋港の経済効果は、総額約44兆円、雇用創出効果は約173万人と想定されています(2006年調査)。

主なコンテナ船航路

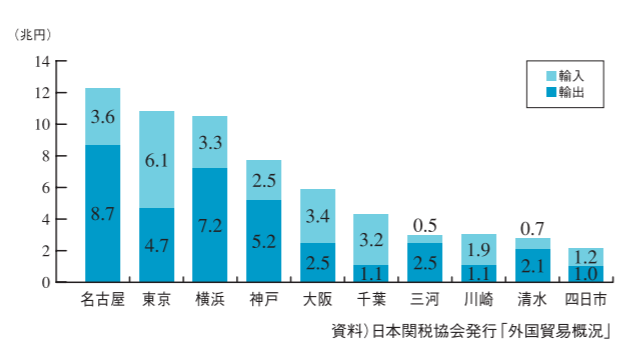


外貿コンテナ貨物では、取扱個数が、わが国第3位で年々増加基調にあり、輸出のうち自動車部品で4割を占め、輸入は生活関連品が主体となっています。

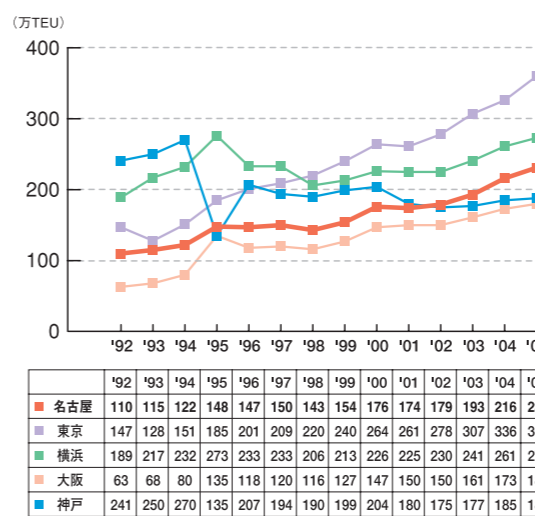
わが国主要港の総取扱貨物量(2005年)



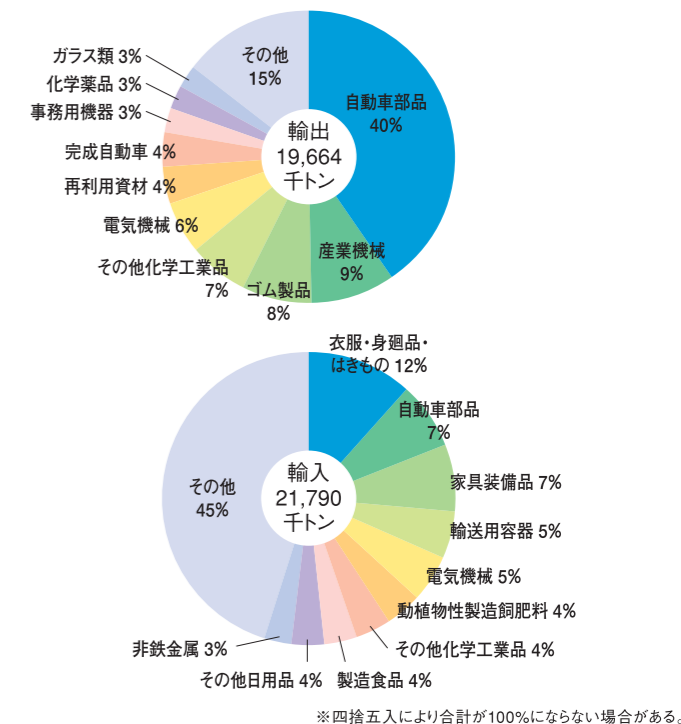
わが国主要港の貿易額(2005年)



わが国五大港の外貿コンテナ個数の推移



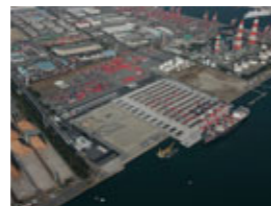
主な外貿コンテナ貨物品種(2005年)



主な取り組み

ものづくり中部を支える港づくりへの挑戦

名古屋港では、コスト・サービス水準の向上や国際競争力の強化など、ものづくり中部を物流面で強力に支援する取り組みを進めています。飛島ふ頭南側における先導的なコンテナターミナルの形成(ターミナル運営会社による一元管理・運営の実現、自動化荷役システム導入等)をはじめとして、航路や泊地、道路の整備、四日市港や中部国際空港との連携などを推進しています。また、物流の高度化を図るロジスティクスハブの形成に向け、土地利用の規制緩和や料金の優遇措置を実施しながら、ロジスティクスセンターをはじめとする企業誘致活動を行い、さらなるロジスティクス機能の集積を進めています。



飛島ふ頭南側
コンテナターミナル



鍋田ふ頭
コンテナターミナル



航空機部品組立工場



企業誘致地区

人びとに親しまれる港づくりへの挑戦

ガーデンふ頭では、親しまれる港づくりを展開し、名古屋港水族館や名古屋港イタリア村などの観光施設を整備するとともに、イベントの開催や客船の寄港など、賑わいのある空間づくりに努めています。また、あおなみ線により都心部との利便性が高まった金城ふ頭では、国際展示場で各種イベントが開催されているほか、フットサルコートや結婚式場などがオープンし、さらに、商業・娯楽施設の導入など交流拠点の形成を進めています。南5区では、海洋性レクリエーションの拠点として人工海浜のブルーサンビーチや広場などを整備しています。また、藤前干潟の保全、風力発電施設や緑地の整備、中川運河での水質浄化、港内のゴミ回収、放置艇対策など、良好な港湾環境の形成に取り組んでいます。



名古屋みなと祭り



人工海浜と風力発電施設



藤前干潟

安全・安心を支える港づくりへの挑戦

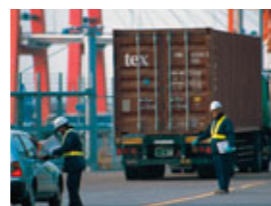
名古屋港では、災害予防、応急対策および復旧の諸活動の実施体制を整えるとともに、高潮防波堤や防潮壁など背後地域を守る防災施設の充実をはじめとした防災対策、フェンスやゲート等の施設整備、警備や監視などによる保安対策を実施しています。また、官民一体となった保安体制の連携強化を図るなど、安全と安心を支え、信頼される港づくりを進めています。



堀川口ポンプ所



防災訓練



保安対策

土地利用の状況

広域図



ガーデンふ頭



金城ふ頭



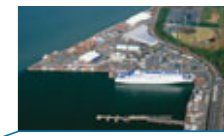
鋼材流通基地・航空宇宙産業

富浜緑地
名古屋港ゴルフ倶楽部(富浜コース)

コンテナターミナル
① 鍋田ふ頭 CT ④ NCB CT
② 飛島ふ頭南側 CT ⑤ 飛島ふ頭北 CT
③ 飛島ふ頭南 CT ⑥ 金城ふ頭 CT



名古屋港全域



フェリーふ頭



完成自動車輸送基地



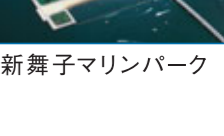
エネルギー供給基地



鉄鋼生産基地



製油・LNG基地



新舞子マリンパーク



4 社会経済および港湾機能の将来展望

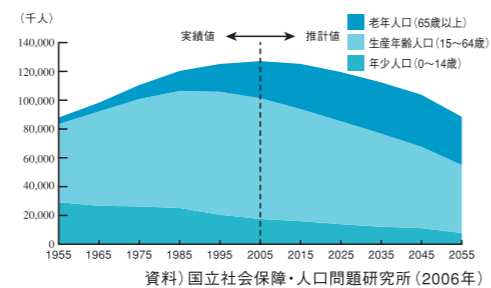
社会経済の将来展望

港湾はさまざまな社会経済活動を支える重要な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、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つの視点から示します。

人口

- ◆ わが国の人口は、少子化の進展により徐々に減少し、2030年には高齢者が約3割を占める超高齢社会となり、中部地域でも同様の傾向となる。これらは、労働力人口の減少、財政負担の増加、経済規模の縮小等、さまざまな影響と構造的な変化をもたらす。

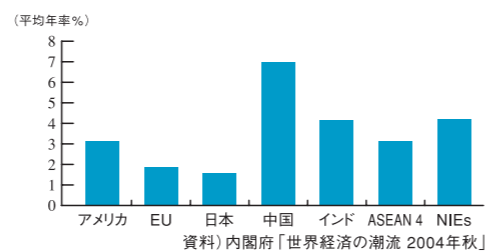
わが国の年齢3区分別人口割合の推移と見通し



経済

- ◆ 経済のグローバル化が進展する中で、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。また、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。
- ◆ 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。

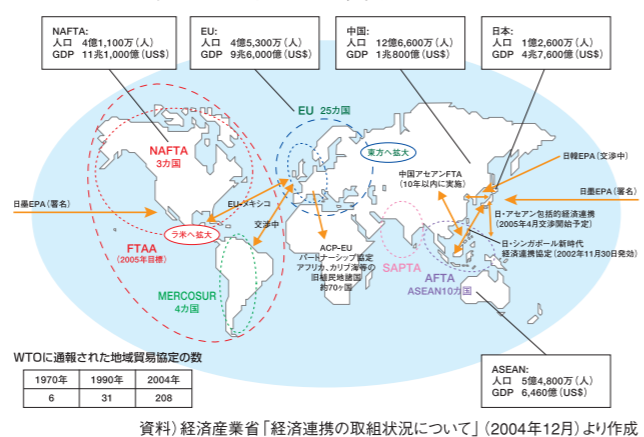
2030年までの世界各地域のGDP成長率の見通し



物流

- ◆ アジア諸国の大規模港湾開発計画の推進やITの活用、効率化された海上輸送体系の進展により、高水準で港湾間競争が展開する。
- ◆ 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の増加や、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サプライチェーンマネジメント(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



- ◆ 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、省エネ対策の普及や促進により、物流におけるCO₂削減が進む。

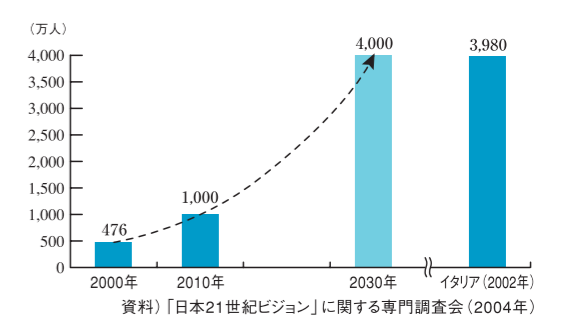
生産

- ◆ 産業の最適地化生産や消費市場の拡大など、活動が一層グローバルな展開になる中、中部地域の産業は、ものづくり技術の高度で幅広い集積を活かして、世界的生産ネットワークの中核的な部分を確保し、得意分野の技術力やより付加価値の高い先端分野での優位性を高めている。
- ◆ 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、引き続き中部地域経済の牽引役を担うとともに、航空宇宙をはじめ、新エネルギー、環境関連、ロジスティクスなど新たな産業が世界のフロントランナーに成長し、ものづくりを中心とする産業構造の多様化が進む。

交流

- ◆ 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、歴史や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、中部国際空港および名古屋空港を利用して中国を中心とするアジア各国や国内各地からの観光客が増加する。また、クルーズなど海洋性レクリエーションへの需要も拡大する。

訪日外国人旅行者の見通し



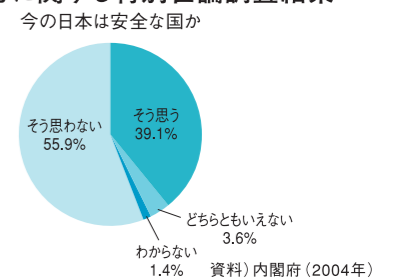
環境

- ◆ 地球温暖化対策が本格化し、脱化石燃料や燃料電池自動車などの技術革新、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ともに、新エネルギービジネスが創出される。
- ◆ 自然環境についての関心や自然および生態系の保全に協働して取り組んでいこうとする機運、自然とのふれあいや癒しを求めるニーズへの対応が進展する。
- ◆ 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効率的に海上輸送する静脈物流ネットワークが形成される。

安全

- ◆ 安全、安心に対するニーズが高まり、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の強化が進展する。
- ◆ 災害や安全に対し、地域力を高めることが求められ、住民やボランティア、NPO、企業、行政等の協力や連携が進展する。

安全・安心に関する特別世論調査結果



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や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、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。



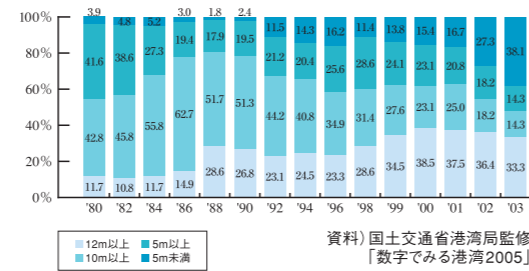
港湾機能の将来展望

今後の社会経済情勢を踏まえた名古屋港の機能に関わる将来展望について、6つの視点から示します。

物流

- ◆ 国際海上コンテナ輸送においては、船舶の大型化が一層進展し、欧州航路などの基幹航路の代表船型は6,000~7,000TEU積級となる。さらに、今後建造される新造船は8,000TEU超積級の比率が高まる。
- ◆ 基幹航路の寄港地がますます絞られる中で、名古屋港は、自動車関連品目を中心にもものづくり産業からの輸出入貨物を多く抱えていることで、基幹航路の寄港が維持される可能性が高い。
- ◆ 名古屋港の外資コンテナ貨物量は増加を維持し、2027年には2005年の約1.5~2倍になる。この結果、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い。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。
- ◆ 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見込まれる。また、モーダルシフトの進展に対応し、フェリー、RORO船、内航コンテナ船の航路が拡充される。中部地方-九州地方-韓国、中部地方-九州地方-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マルチモーダルな環境整備が進む。
- ◆ ITを活用し、コストやスピード、安全などさまざまな面で効率化や高度化が進む。

わが国のフルコンテナ船の喫水の動向



8,000個超積級コンテナ船の建造計画 (2006.9現在)

船型 (TEU)	竣工済み	竣工計画						合計	
		'06	'07	'08	'09	'10	'11		
8,000-8,999	72	19	27	25	24	2	0	2	171
9,000-9,999	13	14	11	10	14	0	0	6	68
10,000-	1	1	2	11	17	11	4	0	47
合計	86	34	40	46	55	13	4	8	286

資料) 交通政策審議会第19回港湾分科会

単位) 隻

わが国の国際海上コンテナ貨物量の見通し

	見通し (2020年)
国際海上コンテナ	2,200~2,600万TEU

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)

名古屋港の取扱貨物量の推計

	2005年 (実績)	2027年 (推計)	
総取扱貨物量	187	210~330	(百万トン)
外資貨物量	122	150~210	(百万トン)
うち外資コンテナ	41 (231)	70~80 (380~440)	(百万トン) (万TEU)
内資貨物量	65	60~120	(百万トン)

東アジア準国内輸送化の事例

日韓	日中
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。	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。

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、既存産業の更新や拡張、集約化の進展により、臨海部用地の高度利用が円滑に進む。
- ◆ 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や東欧、南米等の成長市場の現地生産で対応されるため、完成自動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、親水空間の保全および創出、クルーズ客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、国内外から多くの人びとが訪れるとともに、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”ともいべき新しい地域イメージの形成が進む。

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、背後地域の都市活動に伴う一般廃棄物処分場やリサイクル工場等の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。

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の強化、円滑で安定した港湾諸活動の確保、施設の計画的な更新や強化が進むことによって、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。
- ◆ 施設のユニバーサルデザイン化が推進され、高齢者や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。

港湾の管理運営

- ◆ 住民、企業、NPO、専門家などさまざまな主体が、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および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、既存ストックを最大限に有効活用し、創意工夫を発揮しながら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。



5 強みと課題

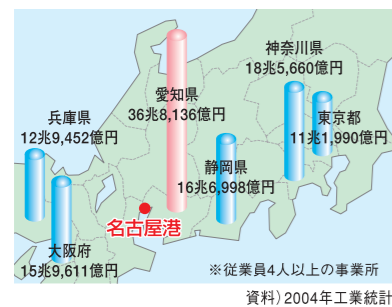
新たな将来目標と展開方向の設定に向けて、あゆみ、現状、社会経済および港湾機能の将来展望を踏まえ、名古屋港の強みと課題を示します。

主な強み

ものづくり中部

背後に世界有数のものづくり産業が集積し、中部地域9県のGDPはわが国の約2割(カナダに相当)、製造品出荷額等では、全国第1位の愛知県(2004年36.8兆円)をはじめとして約3割を占めています。名古屋港で取り扱う貨物の約98%が中部地域9県で生産ならびに消費され、ものづくり中部と密接な関係にあります。

製造品出荷額等の比較

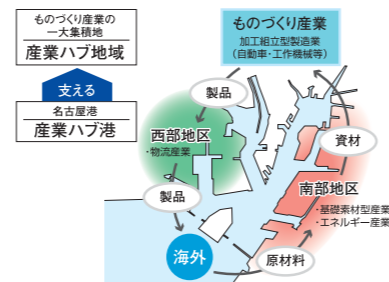


輸出入コンテナの地区別構成

地区	輸出		輸入	
	トン	構成比	トン	構成比
中部	1,315,028	98%	1,365,035	98%
北海道	407	0%	3,675	0%
東北	526	0%	437	0%
関東	9,824	1%	7,928	1%
近畿	16,402	1%	9,201	1%
中国	2,627	0%	1,373	0%
四国	474	0%	136	0%
九州	3,162	0%	409	0%
沖縄	0	0%	15	0%
合計	1,348,450	100%	1,388,209	100%

資料) 2003年全国輸出入コンテナ貨物流動調査

ものづくりとの一体性



ロケーション

日本列島のほぼ中央部に位置し、陸海空の多様な輸送モードとの利便性が高く、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あります。特に、広域道路網の拡充により、名古屋港までの時間的距離が短くなり利便性が向上するとともに、中部国際空港に近接(約7km)し、航空輸送と連携したシーand/orエア輸送に有利な環境が整っています。

名古屋港からの距離



航空輸送との連携



国土資源

名古屋市と有機的な関連を持ちつつ独自性のある周辺都市が多核的に配置された大都市圏を構成する一方、自然、土地、水などの国土資源に恵まれています。このため、物流をはじめとする多様な機能の強化など、さらなる展開に向けた開発余力を有しています。

物流環境

物流ネットワークのゲートウェイとして、五大港内でも遜色ない国際コンテナ船航路網と充実した港湾機能が整っています。

先進性

スーパー中枢港湾の指定を受け、大水深(-16m)次世代高規格コンテナターミナルの整備やロジスティクス機能の強化、すべてのコンテナターミナルで運用される名古屋港統一ターミナルシステムの高度化など、国際競争力を強化する先進的な取り組みを官民の協働により進めています。

一体性

複数の行政区域にわたる大規模港湾を一元的に計画、建設、管理、運営する独立した組織を確立し、関係者と一体となった発展を推進しています。

親しまれる港づくり

ガーデンふ頭や金城ふ頭、南5区を中心として、憩い、楽しめる場を提供するなど、親しまれる港づくりに取り組んでいます。また、干潟の保全や風力発電施設、緑地の整備など、良好な港湾環境の保全、再生、創出に努めています。



帆船入港



ポート天国



風力発電施設



ポートメッセなごや



緑地



植樹活動

防護ライン

背後地域を浸水から守る高潮防波堤と防潮壁による2段構えの防護ラインを有しています。また、各種訓練や機能強化など危機管理への備えを充実させています。



高潮防波堤



電動化された防潮壁



主な課題

コンテナ施設

コンテナ貨物量は増加傾向にあり、船舶の大型化に対応した高規格コンテナターミナルと東アジアをはじめとした多頻度少ロットの輸送形態へ対応する施設を整備し、充実を図ることが必要です。

世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

1985年		(千TEU)	1995年		(千TEU)	2005年		(千TEU)
1	ロッテルダム(オランダ)	2,655	1	香港(中国)	12,550	1	シンガポール	23,192
2	ニューヨーク・ニュージャーシー(米国)	2,367	2	シンガポール	11,846	2	香港(中国)	22,427
3	香港(中国)	2,289	3	高雄(台湾)	5,232	3	上海(中国)	18,084
4	高雄(台湾)	1,901	4	ロッテルダム(オランダ)	4,787	4	深圳(中国)	16,197
5	神戸	1,857	5	釜山(韓国)	4,503	5	釜山(韓国)	11,843
6	シンガポール	1,699	6	ハンブルグ(ドイツ)	2,890	6	高雄(台湾)	9,471
7	横浜	1,327	7	横浜(ドイツ)	2,757	7	ロッテルダム(オランダ)	9,300
8	アントワープ(ベルギー)	1,243	8	ロサンゼルス(米国)	2,555	8	ハンブルグ(ドイツ)	8,088
9	ロングビーチ(米国)	1,172	9	ロングビーチ(米国)	2,390	9	ドバイ(アラブ首長国連邦)	7,619
10	ハンブルグ(ドイツ)	1,159	10	アントワープ(ベルギー)	2,329	10	ロサンゼルス(米国)	7,484
14	東京	1,004	22	東京	2,177	22	東京	3,593
	名古屋	422	23	名古屋	1,477	27	横浜	2,873
			23	神戸	1,464	34	名古屋	2,491

資料) EMAP BUSINESS COMMUNICATIONS「Containerisation International」

展開用地

コンテナ機能の強化やロジスティクス機能の集積を進める上で、機能拡充に資する展開用地を確保し、ニーズにあわせた柔軟な対応が必要です。

名古屋港のコンテナターミナル(2005年)

	バース数	水深(m)	バース総延長(m)	
金城ふ頭	2	10.5	400	3,755
飛鳥ふ頭	9	10~16	2,620	
鍋田ふ頭	2	14	735	

道路体系

コンテナターミナル周辺や輸送経路の要所で渋滞が発生しており、円滑な輸送体系の確立に向けた道路網のさらなる拡充が必要です。

安定航行

船舶の大型化や輸送の定時性確保の中で、安全で円滑な入出港に向け、施設や航路体系の充実が必要です。

フェリー・RORO船

モーダルシフトやスピーディーな輸送形態の進展に向け、フェリーやRORO船の利用を拡大していくことが必要です。

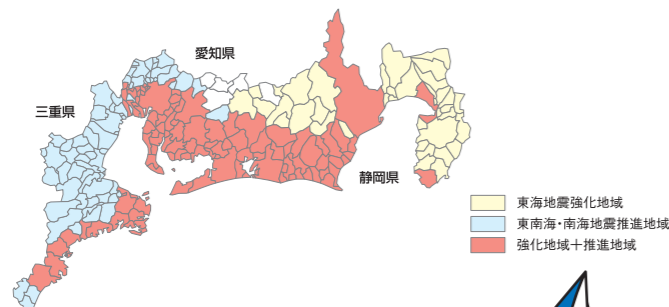
産業構造

活力ある産業の集積を活かして、名古屋港を活用する新たな産業の育成や誘致など、産業構造の多様化に取り組むことが必要です。

防災対策

名古屋港とその周辺地域は、東海地震の地震防災対策強化地域に、また東南海・南海地震の地震防災対策推進地域に指定されており、耐震強化岸壁等のハード整備だけでなく、関係機関との連携体制をはじめとしたソフト対策の充実も必要です。

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 東海地震 防災対策強化地域	74 (100%)	58 (74%)	18 (27%)
② 東南海・南海地震 防災対策推進地域	36 (49%)	78 (90%)	66 (100%)
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
資料) 中部地方整備局HP

環境配慮

あらゆる段階で環境に配慮し、豊かなくらしや地域の発展と環境との調和を図ることが必要です。

浚渫土砂

名古屋港の地形特性上、船舶の大型化に対応する施設の整備や維持には浚渫が不可欠であるため、土砂処分場を確保し続けることが必要です。

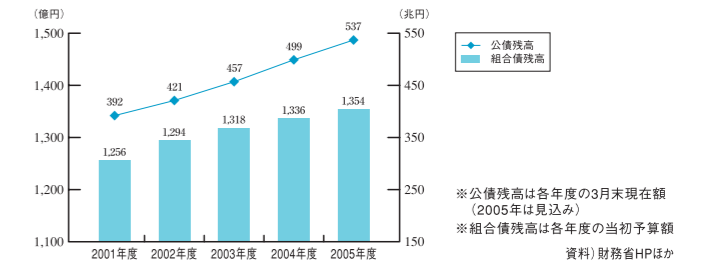
存在感

親水空間や憩いの場の提供などを通じ、港との精神的な距離が縮まり、人びとが港をより身近に感じられるよう、知名度や認知度、理解度の向上を図ることが必要です。

財政制約

財政的な制約が強まる中で、投資の効率化を一層追求していくことが必要です。

わが国の公債残高と名古屋港管理組合組合債残高の推移

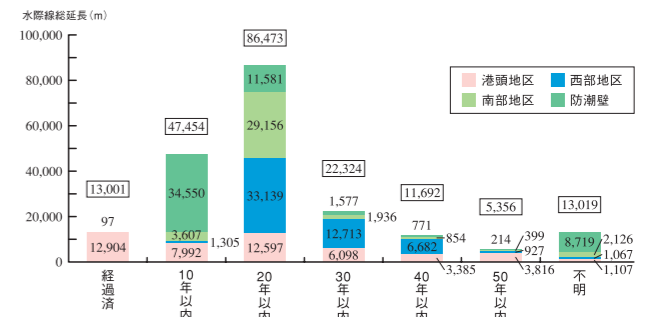


維持管理・更新

建設後50年を経過する施設量は、今後20年以内にもっとも多くなることを踏まえ、健全な港湾機能の継続的な確保に向け、計画的な維持管理および更新、適正な財政運営が必要です。

港頭地区:堀川、築地、ガーデン、大手、築地東、大江、昭和、船見、潮見、一州町、稲永、潮風、汐止、空見、金城
西部地区:木場金岡、飛鳥、弥富、鍋田
南部地区:新宝、東海元兵、北浜、南浜、南5区

建設から50年を経過する施設量の推移



国際都市機能

中部地域は、国際ビジネスや業務等の国際都市機能の集積が相対的に弱いことが指摘される中、商取引や貿易促進に向けた高次な諸機能を強化することが必要です。



6 基本姿勢と将来目標

基本姿勢

名古屋港は、物流、産業、交流、環境、安全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。

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、ものづくりとの一体的発展によって築いてきた資産、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により、活力の好循環のさらなる発展に向け、常に挑戦する港であり続けます。

名古屋港は、「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」ために、将来に向けた基本姿勢を次のように定めます。

いつも挑戦!

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。

きらめき愛される港

世界★日本★地域

🌐 世界にきらめく港 🌐

ものづくり中部を世界と結ぶ先進的で信頼される港湾機能と、産業の新時代を支える高度なものづくり基盤を形成することにより、物流と生産のステージで、世界にきらめく港をめざします。

🌐 人びとから愛される港 🌐

快適な港湾空間や魅力ある観光資源を提供し、安全で安心な暮らしを守り、かけがえのない自然環境と共生することにより、人びとから愛される港をめざします。



7 分野別将来イメージ

将来目標“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、交流、環境、安全）から、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。

将来目標の実現を支える分野別将来イメージ



★ グローバルロジスティクスの港

将来イメージ*

世界で活躍するものづくり産業の持続的な発展や人びとの豊かなくらし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の多様な輸送モードに対応した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1 国際・国内海上輸送機能の強化



展開方向1

★ スーパー中枢港湾プロジェクトの推進・充実・深化

次世代高規格コンテナターミナルの形成、四日市港や中部国際空港との連携強化および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。

★ コンテナ機能の強化

コンテナ貨物を集中的かつ効率的に取り扱うことができるよう、コンテナ機能を集約するとともに、先進的なITの積極的な活用、運用の高度化、需要動向に対応した新たな施設整備や既存コンテナターミナルの高質化などによって、コンテナ機能の強化を図ります。

★ 戦略的プロモーション

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としくみの確立等を通じて、船社や荷主に対する戦略的な活動を推進し、基幹航路をはじめとする国際航路網の維持拡充、取扱貨物量の増加を図ります。



★東アジア域内輸送への対応

東アジア地域における準国内輸送化の進展などに伴う近海航路貨物輸送の需要拡大に遅滞なく対応するとともに、国際フェリーの拡充やRORO方式の普及など、新たな輸送体系にも対応できる施設整備を進めます。

★港湾諸手続きの迅速化

シングルウィンドウシステムの利用拡大やITを活用した情報共有化システムの導入を進めます。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。

★コスト・サービス水準の向上

次世代高規格コンテナターミナルおよび既存コンテナターミナルの高度化、高質化を図り、港全体のコスト・サービス水準の向上に努め、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。

★長期的な対応

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

★効率的な物流オペレーション

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ながら、ハードとソフト両面での取り組みを進めることにより、物流機能の充実を図ります。

★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、フェリー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。また、海上コンテナの鉄道輸送の促進など、海上輸送と鉄道貨物輸送の連携拡大をめざします。

★航路体系の確立

船舶の大型化が進む中で、国際輸送において迅速性や定時性がますます重視されることから、船舶の円滑な入出港、航路の拡充や運用基準の見直し等により、安全かつ効率的な航路体系の確立をめざします。



基本目標2 ロジスティクスハブ機能の強化



展開方向2

★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、荷主のサプライチェーンマネジメント(SCM)に貢献し、生産部品の加工や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。

★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、国内貨物の集荷および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、わが国の広範囲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

名古屋環状2号線(西南部・南部)の整備や一宮西港道路の計画の熟度を高めるなど、中部地域における南北軸の強化をはじめとする広域的な道路網の拡充を促進します。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るとともに、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、臨港道路体系の充実を図ります。

★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利用が可能なシー and/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図ります。

★情報基盤の強化

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、情報基盤の強化を図ります。

★物流事業者の育成・誘致

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、名古屋港の物流機能強化に資する事業者の育成ならびに誘致を図ります。

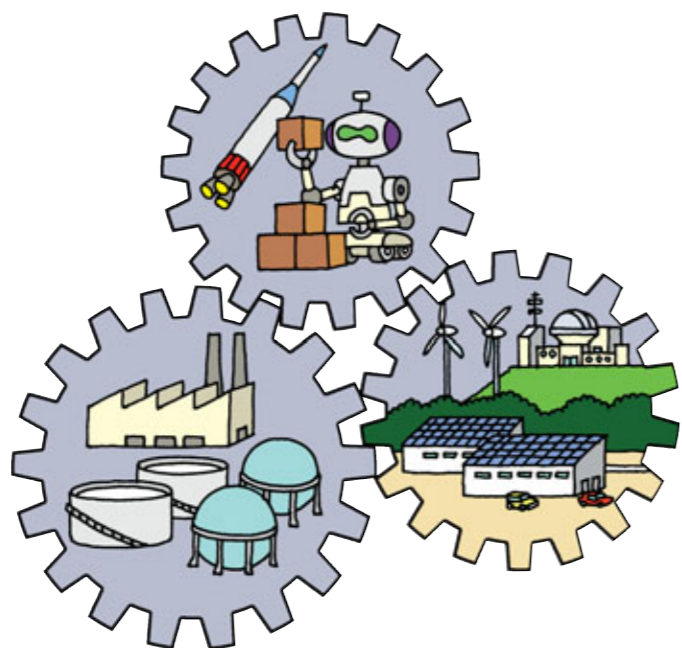


★ 物のづくりの港

将来イメージ*

広大な空間や物流機能と生産の場が一体となっているポテンシャルを活用して、既存産業の高度化や新展開、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 産業の高度化・新展開・創出



展開方向

★ 高度化・新展開への支援

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や新展開、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。

★ 競争力の維持・強化

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背後地域産業について、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。

★ 新規・成長産業の誘致・育成

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、産業動向の把握とともに、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、戦略的な活動の展開に努めます。

★ 体制づくり

用地の有効活用を促進するため、遊休地を有する企業と、新規立地や拡張に向けて土地を必要とする企業との間を結びくみの構築など、用地の動向把握や情報提供、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。

★ 活動の連携

中部地域では、産業誘致・産業交流・産業ビジョンづくりなどが地域レベルをはじめとしてさまざまに展開されています。こうした活動への参加や情報収集を通して、臨海部の産業活性化を促進します。

★ 立地企業の把握・分析

臨海部に立地する企業の活動状況を把握ならびに分析することにより、企業からの要請や企業への支援に向けた対応に努めます。



★ 夢のふくらむ港

将来イメージ*

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応え、うるおいのある快適な空間、レクリエーションを楽しむ場や魅力的な観光資源、港ならではの情緒やロマンを提供することで、ときめきとやすらぎを感じ、親しまれ、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



展開方向

★ 快適な空間の形成

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や改良、アクセスの充実による利便性の確保や進展など、環境分野の取り組みと連携しつつ、関係者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。

★ 親しまれる港づくり

水際線をはじめとするさまざまな空間を演出し、活用することにより、港にロマンや憩いを求めて訪れる人びととのつながりを一層強め、人びとと港の距離を縮める親しまれる港づくりをまちづくりと連携しながら推進します。

★ 港固有資源の活用

名古屋港発展の過程や産業の変遷が感じられる歴史・文化資源の保存と活用や、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。

★ 港らしさを感じる景観の形成

「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、情緒豊かな魅力ある港湾景観創出に努めます。

★ 多様な展開とPR活動

変化が著しい利用者ニーズに迅速かつ的確、柔軟に対応するため、イベント開催の工夫や効果的なPR活動、民間活力の活用などによる整備、管理、運営とともに、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。

★ 視点場の創出

船舶や荷役作業など港の姿や活動を遠景で感じる眺望エリアの拡充を図ります。また、港湾機能に支障がない水域などに、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)の創出をめざします。

★ 多様な主体との連携・協働

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ならびに協働した取り組みを推進します。

★ 水の交流軸の形成

水際線を活かした景観の保全や形成を進め、港、河川、運河の景観を楽しむ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、ゆとりとやすらぎのもてる水辺の回遊路や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“水の交流軸”の形成を図ります。

★ クルーズ客船の誘致

需要動向や名古屋港の特性などを踏まえ、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。



★ 環境にやさしい港

将来イメージ*

沿岸域全体を視野に入れる中で、港湾のあらゆる機能に環境配慮を取り込み、多様な人びとと連携しながら、次世代に引き継ぐ良好な港湾環境の形成を通じて、自然環境、生活環境、地球環境などさまざまな面で環境を守り、環境にやさしい港をめざします。

基本目標 良好な港湾環境の形成



展開方向

★ 環境配慮の標準化

港湾の開発および利用に際しては、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、あらゆる段階における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。

★ 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、資源の再利用や再生など、環境負荷軽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や再生に努めます。

★ 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の連携や協働に取り組んでいきます。

★ 環境学習の場の提供

環境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

港湾区域内において、放置等禁止区域の指定などの規制措置によるプレジャーボートの適正な係留・保管場所確保の推進、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に努めます。

★ 自然と新エネルギーの活用

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、自然を活かした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

港内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。



★ 安全な港

将来イメージ*

防災・保安対策の充実により、危機管理に強く、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、産業活動を継続させる安定した港湾機能を提供することにより、人びとの安心なくらしに貢献し、安全に訪れ、利用できる、信頼される港をめざします。

基本目標 安全性・信頼性・危機管理の向上



展開方向

★ 平常時からの備え

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。

★ 施設の計画的な更新・強化

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、フェンス等の保安施設の整備や更新を計画的に進めます。また、国土の保全および人びとの生命と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強化に努めます。

★ 危機管理の強化

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の作成、情報伝達をはじめとした相互の連携体制の構築、危機管理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などにより、官民一体となった危機管理の充実および強化を図ります。

★ 体制づくりと連携

大規模災害発生時においても、ものづくり中部を支える名古屋港の背後地域や企業の社会経済活動を維持するため、機動的な復旧活動に向けた体制の整備や、周辺港湾と災害発生時における港湾施設の相互利用による補完体制の構築に努めます。また、さらなるリスク軽減に向け、遠方の港湾との連携に努めます。

★ 安定した港湾機能の提供

船舶の航行や離着岸、貨物の積み降ろしや輸送など、円滑で、安全かつ安定した諸活動の確保に向けて、施設の適切な維持強化など、港湾機能の充実を進めます。

★ 緊急輸送ネットワークの強化

災害発生時には都市内の道路が寸断される恐れがあるため、水面を活用した緊急輸送ネットワークの充実を図ります。

★ ユニバーサルデザイン化

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。



8 空間利用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、安全分野は、高潮・津波から背後地域を守るための防護機能のさらなる向上や個別施設の計画的な更新・強化、緊急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。

将来の空間利用の方向性

物流

現状

コンテナ機能は飛島ふ頭と鍋田ふ頭を中心に集積し、スーパー中枢港湾プロジェクトの中核として、飛島ふ頭に次世代高規格コンテナターミナルが供用しています。また、物流機能の強化に向けロジスティクスハブの形成を進めています。新宝ふ頭、金城ふ頭、弥富ふ頭で完成自動車の輸出が、潮見ふ頭で移出入が行われています。また、内港地区をはじめとして工業品や農水産品などのさまざまな貨物が取り扱われています。南部地区を中心とする民間施設では、原燃料系を主体として、名古屋港全体の3割に相当する貨物が取り扱われています。



今後

コンテナ貨物量は増加傾向が続くことが予想されることから、次世代高規格コンテナターミナルを中核として、飛島ふ頭と鍋田ふ頭を中心とするコンテナ機能の拠点化を推進します。また、広域流通拠点の形成などロジスティクス機能の集積や道路・航路体系の充実、航空輸送との連携など、陸海空を結ぶマルチモーダルな環境整備を推進します。これらの推進とあわせて、貨物取扱形態の変化に注視しながら物流用地の確保や柔軟な土地利用などにより、西部地区を中心に効率的で質の高い物流ゾーンを形成していきます。

コンテナターミナル一覧(2007年3月現在)

ターミナル名	鍋田ふ頭	飛島ふ頭				金城ふ頭
		南側	北	NCB	南	
岸壁	T1,T2	TS2	90,91,92	R1,R2,R3	93,94	76,77
延長	735m	400m	620m	900m	700m	400m
水深	-14m	-16m	-10~12m	-12m	-15m	-10.5m

産業

現状

東南部地区は、鉄鋼、航空宇宙、大型構造物、食品などの生産関連や、製油、LNG基地、発電所などのエネルギー産業が集積しています。また、潮見ふ頭や新宝ふ頭周辺には、化学関連をはじめとした基礎素材型産業が立地し、西部地区には、航空宇宙、鋼材、木材、造船の関連産業が集積しています。

今後

活力ある産業の集積を活かし、東南部地区は、既存産業の高度化や新展開、新規産業の創出など、新たな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、ふ頭全体の新たな展開や再編を模索します。また、航空宇宙をはじめとする多様な産業が立地する西部地区は、周辺の土地利用を踏まえ物流や生産関連の誘導を推進します。



交流・環境

現状

親しまれる港づくりを推進するガーデンふ頭や、新たな交流の拠点に向けて開発が進む金城ふ頭のほか、鍋田ふ頭や南5区などには、港ならではのロケーションを活かしたスポーツ・レクリエーション施設が充実しています。また、港内各地で緑化を推進するなど、環境への取り組みに努めています。

今後

既に整備されている施設を活かしながら、金城ふ頭におけるモノづくり文化交流拠点構想の推進、堀川や中川運河など都心部につながる水面の活用、周辺地域の施設との連携を図るなど、交流空間を拡充します。また、産業や物流機能とのすみ分けを行い、利用者の動線に配慮しながら親水空間の活用を進め、魅力ある景観や緑のネットワークの形成を推進します。日本有数の渡り鳥の飛来地である藤前干潟をはじめ、港内の自然環境の保全や活用、環境学習や教育の場の提供に努めていきます。



安全

現状

沖合いにある高潮防波堤と港内の防潮壁により、高潮や津波の背後地域への浸入を防いでいます。大規模地震対策として、緊急物資等の輸送に対応する耐震強化岸壁を大江ふ頭と潮凧ふ頭に、コンテナ輸送に対応する耐震強化コンテナ岸壁を飛島ふ頭と鍋田ふ頭に整備しています。さらに、浮体式防災基地(ミニフロート)が金城ふ頭とガーデンふ頭に配置されているほか、背後地域と耐震強化岸壁を結ぶ緊急輸送道路など輸送ネットワークの確保を図っています。また、改正SOLAS条約と法令に基づき、保安施設の整備、制限区域の設定、出入管理等の措置を講じています。

今後

背後地域を高潮や津波から守るための防護機能の強化を図るとともに、耐震強化岸壁整備や液状化対策をはじめとして、港湾施設、防災施設、保安施設の計画的な更新と強化、水面を活用した緊急輸送ネットワークの充実を図ります。



新たな情勢への備え

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、ポートアイランドと南5区拡張空間を大規模な空間を有し一体的な開発が期待できる留保ゾーンとして設定します。

留保ゾーンの展開に向けては、具体的な空間利用需要が顕在化することが前提になる一方で、地元、行政、関係者の合意形成、事業枠組みの設定、事業費の確保、環境への影響評価など、着手の事前段階でさまざまな条件や課題の整理が必要となります。また、これらの調整や解決には、政策的かつ技術的な面をはじめとして長期間を要することが予想されます。そこで、社会情勢や地域経済の動きに注視しながら、関係機関と一体となった展開への準備を可能な限りめざします。なお、将来、留保ゾーンに求められる空間利用のイメージを例示します。

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。



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創出へのニーズが高まった場合、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。



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。



ゾーニングのイメージ図



9 推進にあたって

取り組みに向けて

分野別将来イメージで示した展開方向を、分野間の連携を図りながら、着実に進める中、取り組みに向けては、以下のことを重視していきます。

- ◆ 港湾経営の視点に立ち、「顧客志向」「成果志向」に沿った変革を推進しながら、効率的かつ効果的な整備、管理、運営に努めていきます。
- ◆ 速やかな実施、柔軟な対応、創意工夫の発揮に努めていきます。
- ◆ 港の持つ能力の最大限の利活用と勢力拡大を図っていきます。
- ◆ 新規整備、既存ストックの有効活用、ライフサイクルマネジメント(LCM)の調和を図っていきます。
- ◆ 親しみやあこがれ、誇りなど港への気持ちが生まれ、育まれるよう、港の存在感を高めていきます。
- ◆ 環境と安全に配慮し、調和を図っていきます。
- ◆ 要請や意見に耳を傾け、ベストサービスを追求していきます。
- ◆ 名古屋港に関係するさまざまな主体と連携し、地域と一体になることに努めていきます。



世界的な港湾間競争が熾烈を極めている中、近隣アジア主要港の躍進によって、わが国港湾の相対的な地位が低下しています。こうした中、中部地域の海の玄関である名古屋港が産業活動や暮らしを支え、さらなる飛躍を先導するための中核的な取り組みの設定が必要と考えます。

そこで、構想全体を推進し、将来目標の実現に向けた展開を加速させる取り組みを重点項目として設定し、環境と安全に配慮しつつ強力に進めていきます。

<重点項目>

◆ コンテナ機能の強化

- ・コンテナ貨物の需要動向に応じた施設整備やコンテナ機能の充実
- ・先進的なITの活用、運用の高度化

◆ ロジスティクス機能の強化

- ・広域流通機能の集積
- ・シームレスな物流環境の充実

◆ 交通機能の強化

- ・広域道路網、臨港道路体系の充実
- ・円滑な航路体系の充実

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もあることから、大きな情勢の変化が生じた場合や、めざす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評価し、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、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、ここで掲げる内容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。また、対象事業、事業主体など、いずれの点においても特に限定していません。

資料編



策定経緯

長期構想の検討にあたっては、2005年度に「名古屋港新基本構想検討有識者懇談会（学識者、国、経済団体、港湾管理者で構成）」と、「名古屋港新基本構想検討関係行政機関会議（学識者、国、関係自治体、港湾管理者で構成）」を開催し、事前検討ならびに意見交換を行った。

また、2006年度は、「名古屋港新基本構想検討委員会（学識者、利用者、NPO、国、関係自治体、経済団体、港湾管理者で構成）」と「名古屋港新基本構想検討委員会地域研究会（学識者、利用者、住民、NPO、国、関係自治体、港湾管理者で構成）」を開催し、各3回の会議を通じて長期構想の検討を行った。

この他、住民・来訪者へのアンケート調査、シンポジウム「なごやこう未来港房」、パブリックコメント等のパブリックインボルブメントを実施した。

＜名古屋港新基本構想検討委員会名簿＞

(順不同・敬称略)

	氏名	所属等
委員長	栢原英郎	社団法人日本港湾協会会長
委員	中島邦雄	政策研究大学院大学教授
委員	山本幸司	名古屋工業大学大学院社会学専攻教授
委員	黒田達朗	名古屋大学大学院環境学研究科教授
委員	奥田隆明	名古屋大学大学院環境学研究科助教授
委員	二村真理子	愛知大学経営学部助教授
委員	高橋治朗	名古屋港利用促進協議会会長
委員	萩野聖	名古屋海運協会会長
委員	近藤猪三郎	名古屋港運協会会長
委員	木全英一	東海倉庫協会会長
委員	高松孝行	トヨタ自動車株式会社物流企画部主査
委員	富崎茂彰	ユニー株式会社営業本部商品管理部長
委員	野沢雅春	日本通運株式会社名古屋国際輸送支店支店長
委員	寺井彰	株式会社ジェイアイティー名古屋支店支店長
委員	井上勝俊	NPO法人伊勢湾フォーラム理事
委員	中田實	NPO法人名古屋南部地域再生センター理事長 愛知江南短期大学学長
委員	大脇崇	国土交通省港湾局計画課港湾計画審査官
委員	宮本卓次郎	国土交通省中部地方整備局港湾空港部長
委員	藤井則義	愛知県建設部長
委員	尾崎好計	名古屋市住宅都市局長
委員	成田多喜夫	名古屋商工会議所企画振興部長
委員	大野睦彦	社団法人中部経済連合会常務理事
委員	北川清司	名古屋港管理組合企画調整室長

＜名古屋港新基本構想検討委員会地域研究会名簿＞

(順不同・敬称略)

	氏名	所属等
座長	山本幸司	名古屋工業大学大学院社会学専攻教授
委員	北河雅夫	名古屋港運協会事務局次長兼業務部長
委員	木部秀	名古屋市民
委員	保坂松男	東海市民
委員	江端菊和	知多市民
委員	佐藤恵子	弥富市民
委員	門野堯子	飛島村民
委員	井上勝俊	NPO法人伊勢湾フォーラム理事
委員	中井誠	NPO法人名古屋南部地域再生センター研究員
委員	森信哉 (杉野浩茂)	国土交通省港湾局計画課課長補佐
委員	森橋真	国土交通省中部地方整備局港湾空港部港湾計画課長
委員	大西裕之	国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所企画調整課長
委員	中西肇	愛知県知事政策局企画課長
委員	小池千晶	愛知県建設部港湾課長
委員	山口一勝	名古屋市総務局企画部企画課長
委員	青木公彦	名古屋市住宅都市局都市再生推進部臨海開発推進室長
委員	細井時雄	東海市都市建設部都市整備課長
委員	早川昌典	知多市企画部企画情報課長
委員	村瀬美樹	弥富市総務部企画情報課長
委員	佐藤國夫	飛島村総務部企画課長
委員	太田吉彦	名古屋港管理組合企画調整室次長

()は前任者

＜名古屋港新基本構想検討委員会開催経過＞

	第1回	第2回	第3回
検討委員会	2006年7月12日(水) 13:30-16:00 名古屋港ポートビル	2006年10月10日(火) 10:00-12:15 名古屋港ポートビル	2007年1月19日(金) 14:00-16:00 名古屋栄東急イン
地域研究会	2006年7月11日(火) 10:00-12:00 名古屋港ポートビル	2006年9月29日(金) 10:00-12:15 名古屋港ポートビル	2007年1月11日(木) 14:00-16:00 名古屋栄東急イン



パブリックインボルブメント

1. アンケート調査

名古屋港全般に関する住民ニーズを把握するとともに、長期構想の策定や名古屋港についてPRすることを目的としてアンケート調査を実施した。

調査方法

調査期間：2005年10月13日(木)～2005年10月31日(月)

配布方法：■ 住民基本台帳調査(以降、「住民基本台帳」)

手法 住民基本台帳からの層別抽出(住所・年齢・性別)による郵送配布・郵送回収
対象 名古屋市(500)、東海市(100)、知多市(100)、弥富町(100)、飛島村(100)、計900人の住民
回答数 有効サンプル数 214通(回収率23.8%)

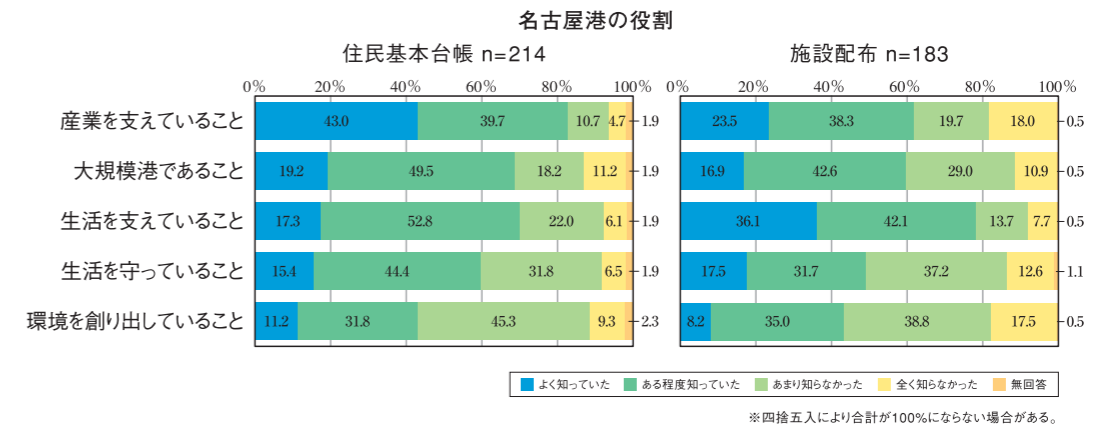
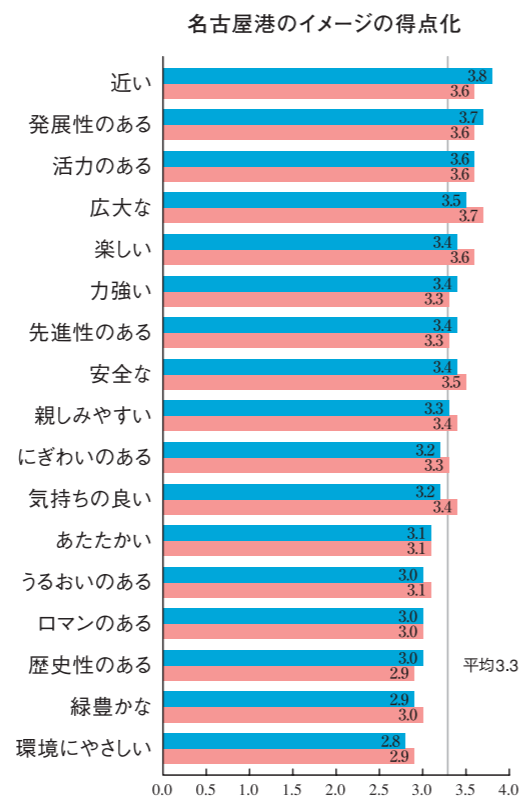
■ 施設配布調査(以降、「施設配布」)

手法 行政機関や公共施設等における配布・郵送回収
対象 来訪者
配布 名古屋港情報センター、名古屋港周辺施設(名古屋港水族館、ガーデンふ頭案内所、名古屋港イタリア村)、愛知県庁、名古屋港に隣接する市町村の市役所・役場・区役所
回答数 有効サンプル数 183通

調査結果概要

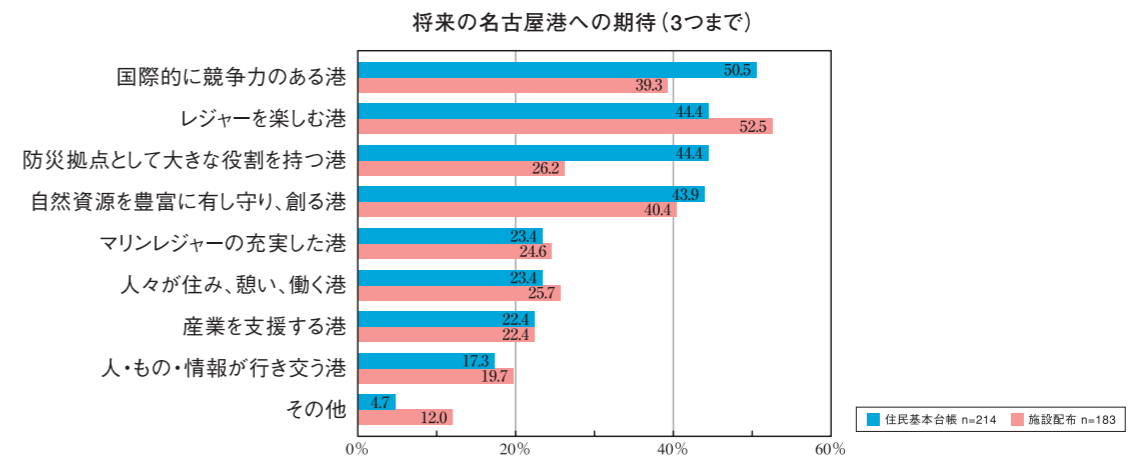
名古屋港のイメージと役割

- ・名古屋港のイメージとして、「近い」「発展性のある」「活力のある」ことが認識されている。
- ・名古屋港の役割について、住民基本台帳では、「産業を支えていること」、施設配布では、「生活を支えていること」への回答が多い。



将来の名古屋港への期待

- ・将来の名古屋港への期待として、住民基本台帳では「国際的に競争力のある港」という回答が過半数に達している。
- ・また、20年先の名古屋港として、「国際競争力のある」「世界に誇れる港」であって欲しいという意見が複数出されているほか、「活力のある港」「仕事や人に夢を抱ける様な場所」といった意見が出された。



主な自由意見(20年先の名古屋港)

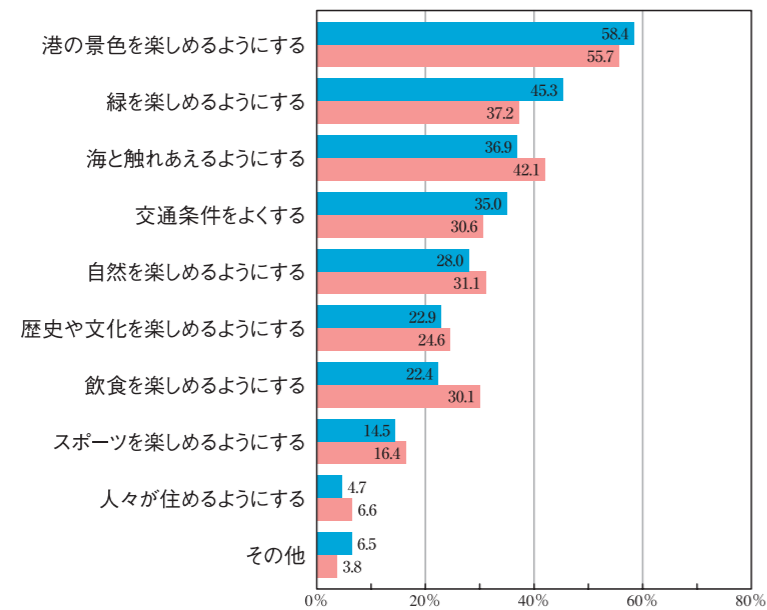
- 世界一の港を目指してほしい。ほかにない港(オンリーワン)。
- 国際的にも有名であってほしい。
- 経済的港として活気がありながら都市生活者には身近な自然を与えてくれるそんな名古屋港と名古屋の街であって欲しいと願います。
- 国際的な拠点であると同時に、「名古屋観光」といえば「名古屋港」が第1にあがるような、モノも人も集まる場となることを期待します。
- 国際競争力があって安全性を重点、名古屋近郊の人々が楽しく観光を拡大し物流と観光の明るい名古屋港であると期待します。
- 今よりも更に活力のある港であってほしい。愛知の産業を盛り上げてくれることを願います。
- 働く場を間近でみることによって仕事や人に夢を抱けるような場所であってほしいです。子供たちが社会見学という形で体験できたり、興味、夢の幅が広がれば力強い子供が育ち、未来も明るいと思います。



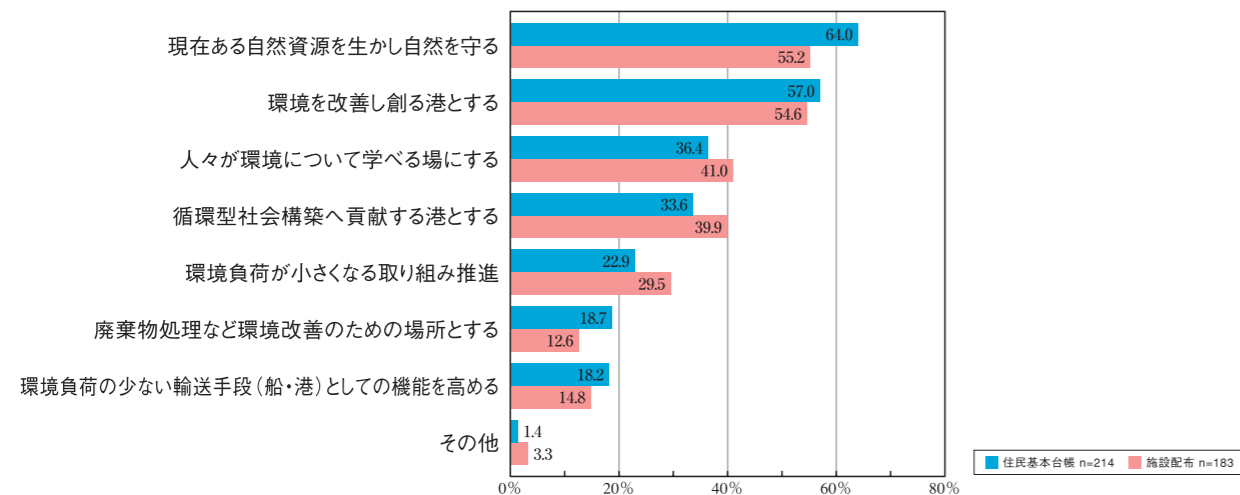
名古屋港の来訪経験と交流・環境分野の期待

- ・過去1年間に名古屋港を訪れたことがある人は7割以上いる（住民基本台帳70%、施設配布81%）。その4分の3以上は観光目的であり、名古屋港水族館（約8割）や、名古屋港ポートビル（約6割）、南極観測船ふじ（約半数）等に多くの人が来訪している。
- ・親しみやすい名古屋港になるための期待としては、「港の景色を楽しめるようにする」という回答が半数を超えており、「港らしい景色づくり」に対するニーズは高い。
- ・名古屋港について「緑豊かな」「環境にやさしい」といったイメージは低い。しかし、将来への期待は高く、特に、現在ある自然資源を生かしたり、環境を改善し創るということに期待するという回答が多く集まった。

親しみやすい名古屋港になるための期待（3つまで）



環境に先進的な名古屋港であるための期待（3つまで）



2. シンポジウム「なごやこう未来港房」

長期構想の策定や名古屋港についてPRするとともに、地域住民をはじめとして一般の方々から幅広く意見やアイデアを集めることを目的として、シンポジウム「なごやこう未来港房」を開催した。

開催日時：2006年10月28日（土） 13:20～16:30

開催場所：名古屋港ポートビル講堂

プログラム概要：■ 講演

- ・歴史編「名古屋港れきし発見!」 NPO法人堀川まちネット副理事長 末吉順治氏
- ・現代編「名古屋港と経済について考えよう!」 名古屋大学大学院教授 黒田達朗氏

■ 海上見学（遊覧船・平成1）

■ ビデオ上映

■ 名古屋港新基本構想（案）の説明

参加者数：140名



受付



会場内



講演・質疑応答



名古屋港新基本構想（案）の説明



3. パブリックコメント

「名古屋港新基本構想(案)」について、幅広く意見やアイデアを募集することを目的として、パブリックコメントを実施した。

実施概要

「名古屋港新基本構想(案)」について、名古屋港ホームページへの掲載、概要版パンフレット(返信用葉書付)の配布、名古屋港情報センター等での閲覧、シンポジウム「なごやこう未来港房」におけるアンケートを通じて、一般から意見を募集した。

募集期間：2006年10月28日(土)～11月27日(月) [31日間]

募集方法：■ 概要版パンフレットの配布

- ・名古屋港情報センター、基本構想担当、名古屋港周辺施設(名古屋港水族館、名古屋港湾会館、名古屋港ポートビル、名古屋港ゴルフ倶楽部)、愛知県庁、名古屋港に隣接する市村の市役所・役場・区役所
- ・シンポジウム「なごやこう未来港房」参加者

■ 概要版パンフレットおよび新基本構想(案)の掲載

- ・名古屋港ホームページ

■ 新基本構想(案)の閲覧

- ・名古屋港情報センター、基本構想担当

意見の提出方法：郵送、メール、FAX、持参

パブリックコメントの設問内容：● 基本姿勢・将来目標のわかりやすさ、ふさわしさ
● 分野別の将来目標の中で特に期待するもの
● その他アイデアや自由意見

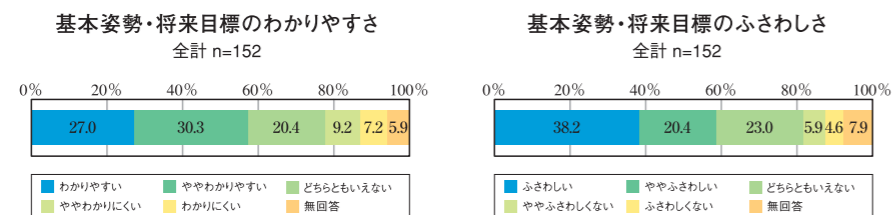
回答件数：152通

郵送(28通)、メール(24通)、FAX(1通)、持参(0通)、シンポジウムアンケート(99通)

実施結果概要

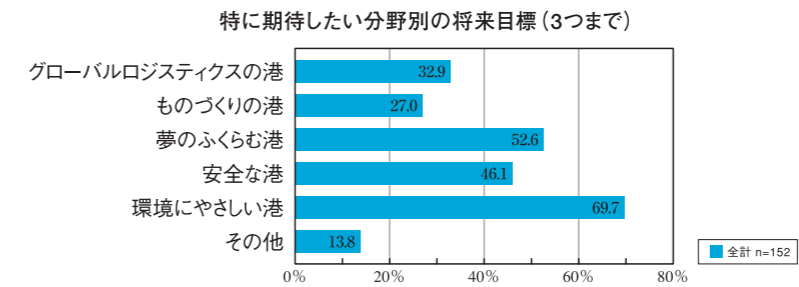
基本姿勢・将来目標のわかりやすさ、ふさわしさ

・基本姿勢と将来目標の「わかりやすさ」「ふさわしさ」については、過半数から肯定的な回答を得た。



特に期待したい分野別の将来目標

・「環境にやさしい港」が69.7%、次いで「夢のふくらむ港」が52.6%となっており、これら2つを過半数の人が選択した。



自由意見の概要

自由意見は合計151件が寄せられた。項目別の意見件数は次の通り。

項目別の自由意見の件数

項目	意見件数	項目	意見件数
全体の方向性や将来目標(19件)		「環境にやさしい港」(46件)	
めざす方向性	11	干潟・湿地保全	14
将来目標の内容・表現	4	海域環境	11
新しい視点・目標	4	環境への配慮や環境を重視した取り組み	11
「グローバルロジスティクスの港」(16件)		浚渫土砂への対応	4
国際物流の活性化	11	大気環境	3
内航海運の重要性、モーダルシフトの推進	4	地球温暖化	3
環境面への配慮	1	「安全な港」(6件)	
「ものづくりの港」(2件)		安全・安心の確保	4
自動車産業以外の産業育成の必要性	1	ユニバーサルデザイン	2
環境面への配慮	1	留保地(5件)	
「夢のふくらむ港」(40件)		留保地の活用	5
交通アクセス・回遊性	12	その他(17件)	
新規施設・アトラクションの整備	12	構想への期待	6
景観や視点場	6	広報の必要性や策定プロセス	5
既存施設の有効活用	3	あおなみ線の利活用	3
新しいイベント・PR	3	名古屋港管理組合の組織	2
業務機能の導入	2	港湾整備コスト	1
快適な空間の形成	2	合計	151



2007年名古屋港開港百周年

名古屋港は1907年の開港から今日まで、
地域の発展と人びとの暮らしを支える役割を担ってきました。
そして今、新たな100年に向けての出発点に立っています。
いままでの役割を、これからも果たし続けることができるように、
新たな長期構想「名古屋港の針路」を策定しました。

これからも、明るい名古屋は港から



名古屋港開港百周年
マスコットキャラクター
ポータン



名古屋港管理組合 企画調整室

〒455-8686 名古屋市港区入船1-8-21 TEL 052-661-4111 FAX 052-654-7997