Ⅲ　港湾開発・整備

1　港勢

1　概　　要

令和４年（2022年）の港勢は、入港船舶隻数、総取扱貨物量ともに前年実績を下回った。

総取扱貨物量は、平成14年から21年連続で全国第１位となった。外貿貨物を国・地域別に見ると、輸出は中国が16年連続で第１位となった。完成自動車等が増加したアメリカが第２位、オーストラリアが第３位となった。輸入は鉄鉱石等が減少したが、オーストラリアが第１位、中国が第２位、アメリカが第３位となった。輸出入を合わせた貿易相手国の上位は、１位中国、２位オーストラリア、３位アメリカ、４位マレーシア、５位サウジアラビアの順であった。

⑴　入港船舶

令和４年（2022年）の入港船舶は、隻数が27,603隻（前年比6.9％減）、総トン数が２億449万トン（同1.7％減）と、隻数、総トン数ともに前年実績を下回った。

このうち外航船舶は、隻数が6,812隻（同3.1％減）、総トン数が１億6,641万トン（同1.2％減）と前年を下回り、そのうち全体の約52％を占める外航コンテナ船は隻数が3,573隻（同0.1％増）、総トン数が7,260万トン（同0.1％増）と隻数、総トン数ともに前年並みだった。内航船舶は、隻数が20,791隻（同8.1％減）、総トン数は3,808万トン（同3.8％減）と隻数、総トン数ともに前年実績を下回った。

⑵　取扱貨物

令和４年（2022年）の総取扱貨物量は、１億6,358万トン（前年比8.0％減）と前年実績を下回った。

このうち、外貿貨物は、輸出が4,194万トン（同8.9％減）、輸入が6,683万トン（同5.6％減）となり、全体で１億876万トン（同6.9％減）と前年実績を下回った。内貿貨物は、移出が2,805万トン（同9.8％減）、移入が2,677万トン（同10.4％減）となり、全体で5,482万トン（同10.1％減）と前年実績を下回った。

主要上位品種を前年比較すると、外貿貨物のうち、輸出については、完成自動車や自動車部品等が減少した。輸入については、ＬＮＧ（液化天然ガス）や鉄鉱石等が減少した。内貿貨物のうち、移出については、完成自動車や揮発油等が減少した。移入については、完成自動車や鋼材等が減少した。

また、外貿貨物については、23年連続で、総取扱貨物量についても21年連続で、ともに全国第１位を堅持している。

⑶　コンテナ貨物

外貿コンテナ貨物は、輸出が2,159万トン（前年比4.1％減）、輸入が2,424万トン（同2.6％増）、全体で4,583万トン（同0.7％減）と前年実績を下回り、内貿コンテナ貨物は、移出が23万トン（同20.7％減）、移入が12万トン（同37.6％減）、全体で35万トン（同27.2％減）と前年実績を下回った。

取扱個数は、輸出が132万TEU（同0.1％増）、輸入が121万TEU（同0.7％減）、外貿全体で253万TEU（同0.3％減）となり前年並みとなった。また、内貿は移出が３万TEU（同13.3％減）、移入が12万TEU（同21.2％減）、全体で15万TEU（同20.0％減）と前年実績を下回り、外内貿合わせて268万TEU（同1.7％減）と前年実績を下回った。

2　入港船舶年次比較表

（単位：隻、総トン）

年　　次	総　　数		外　　航		内　　航	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
平成25年（2013年）	32,619	233,194,496	8,425	194,366,748	24,194	38,827,748
〃 26年（2014年）	33,229	231,879,344	8,130	192,471,034	25,099	39,408,310
〃 27年（2015年）	33,310	234,662,720	8,006	195,175,858	25,304	39,486,862
〃 28年（2016年）	32,954	238,401,976	8,093	200,215,271	24,861	38,186,705
〃 29年（2017年）	32,948	229,890,733	7,830	191,281,173	25,118	38,609,560
〃 30年（2018年）	33,404	237,613,594	8,008	197,813,120	25,396	39,800,474
令和元年（2019年）	32,576	233,713,648	7,753	192,365,105	24,823	41,348,543
〃 2年（2020年）	29,243	210,770,023	7,168	172,211,667	22,075	38,558,356
〃 3年（2021年）	29,663	208,015,361	7,032	168,426,809	22,631	39,588,552
〃 4年（2022年）	27,603	204,488,509	6,812	166,406,481	20,791	38,082,028

3　取扱貨物量年次比較表

（単位：トン）

年　次	総　数	外　国　貿　易			内　国　貿　易		
		計	輸出	輸入	計	移出	移入
平成25年（2013年）	208,241,208	140,611,794	57,982,136	82,629,658	67,629,414	34,931,088	32,698,326
〃 26年（2014年）	207,621,287	138,184,336	57,694,254	80,490,082	69,436,951	37,764,352	31,672,599
〃 27年（2015年）	197,979,816	130,993,902	55,236,197	75,757,705	66,985,914	35,227,816	31,758,098
〃 28年（2016年）	193,256,677	128,475,825	52,713,701	75,762,124	64,780,852	34,093,752	30,687,100
〃 29年（2017年）	195,968,495	127,883,317	52,658,299	75,225,018	68,085,178	35,984,972	32,100,206
〃 30年（2018年）	196,592,791	129,648,712	53,710,977	75,937,735	66,944,079	35,143,655	31,800,424
令和元年（2019年）	194,435,695	126,377,133	52,851,389	73,525,744	68,058,562	35,744,677	32,313,885
〃 2年（2020年）	168,547,742	107,624,016	41,051,279	66,572,737	60,923,726	32,071,656	28,852,070
〃 3年（2021年）	177,790,484	116,810,396	46,013,611	70,796,785	60,980,088	31,115,574	29,864,514
〃 4年（2022年）	163,582,686	108,764,391	41,936,479	66,827,912	54,818,295	28,053,056	26,765,239

4　五大港船舶・貨物比較表（令和４年）

⑴　入 港 船 舶

（単位：隻、総トン）

港名	入港船舶（　　）内はコンテナ船内数					
	総数		外航		内航	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
名古屋	27,603	204,488,509	6,812 (3,573)	166,406,481 (72,601,499)	20,791	38,082,028
東京	21,412	140,350,099	4,423 (4,183)	94,196,128 (90,898,026)	16,989	46,153,971
横浜	30,345	265,868,575	8,230 (4,276)	225,883,663 (112,745,373)	22,115	39,984,912
大阪	21,257	100,971,508	4,494 (3,224)	60,761,644 (48,420,376)	16,763	40,209,864
神戸	26,341	166,285,105	5,937 (3,534)	122,554,032 (74,419,387)	20,404	43,731,073

（注）名古屋港以外は速報値

⑵　取扱貨物量

（単位：トン、TEU）

港名	取扱貨物量 トン（　　）内はコンテナ内数			コンテナ取扱個数 TEU（　　）内は空コンテナ内数		
	総数	外貿	内貿	総数	外貿	内貿
名古屋	163,582,686 (46,181,516)	108,764,391 (45,829,643)	54,818,295 (351,873)	2,680,227 (503,693)	2,531,334 (376,860)	148,893 (126,833)
東京	83,925,539 (48,394,003)	47,519,097 (46,251,847)	36,406,442 (2,142,156)	4,931,841 (1,455,228)	4,432,838 (1,190,604)	499,003 (264,624)
横浜	106,219,780 (42,937,852)	75,782,155 (39,976,406)	30,437,625 (2,961,446)	2,979,595 (656,680)	2,626,811 (496,281)	352,784 (160,399)
大阪	85,556,608 (34,382,983)	34,365,899 (32,373,353)	51,190,709 (2,009,630)	2,389,533 (765,738)	2,130,411 (607,768)	259,121 (157,971)
神戸	91,633,552 (44,906,435)	52,556,513 (37,891,996)	39,077,039 (7,014,439)	2,890,672 (660,021)	2,253,482 (385,938)	637,191 (274,083)

（注）名古屋港以外は速報値

5　コンテナ及びフェリーの動向

⑴　入 港 船 舶

（単位：隻、総トン）

		令和４年（2022年）	令和３年（2021年）	対前年比（%）
隻数	総数	27,603	29,663	93.1
	外航	6,812	7,032	96.9
	（内フルコン船）	3,536	3,494	101.2
	（内セミコン船）	37	75	49.3
	内航	20,791	22,631	91.9
	（内フェリー）	177	174	101.7
総トン数	総数	204,488,509	208,015,361	98.3
	外航	166,406,481	168,426,809	98.8
	（内フルコン船）	71,568,602	71,092,225	100.7
	（内セミコン船）	1,032,897	1,458,250	70.8
	内航	38,082,028	39,588,552	96.2
	（内フェリー）	2,751,345	2,732,952	100.7

⑵　取扱貨物量　　（単位：トン、ただし個数はTEU）

			令和４年（2022年）	令和３年（2021年）	対前年比（%）
総　　数			163,582,686	177,790,484	92.0
外貿	輸　出		41,936,479	46,013,611	91.1
	輸　入		66,827,912	70,796,785	94.4
	計		108,764,391	116,810,396	93.1
内貿	移　出		28,053,056	31,115,574	90.2
	移　入		26,765,239	29,864,514	89.6
	計		54,818,295	60,980,088	89.9
外貿コンテナ	トン数	輸　出	21,585,784	22,512,159	95.9
		輸　入	24,243,859	23,640,165	102.6
		計	45,829,643	46,152,324	99.3
	個数	輸　出	1,324,411 (306,236)	1,323,727 (262,826)	100.1 (116.5)
		輸　入	1,206,923 (70,624)	1,215,811 (101,624)	99.3 (69.5)
		計	2,531,334 (376,860)	2,539,538 (364,450)	99.7 (103.4)
内貿コンテナ	トン数	移　出	234,928	296,079	79.3
		移　入	116,945	187,446	62.4
		計	351,873	483,525	72.8
	個数	移　出	25,563 (10,729)	29,487 (10,478)	86.7 (102.4)
		移　入	123,331 (116,105)	156,572 (145,470)	78.8 (79.8)
		計	148,893 (126,833)	186,059 (155,948)	80.0 (81.3)
コンテナ計	トン数	輸移出	21,820,712	22,808,238	95.7
		輸移入	24,360,804	23,827,611	102.2
		計	46,181,516	46,635,849	99.0
	個数	輸移出	1,349,974 (316,964)	1,353,214 (273,304)	99.8 (116.0)
		輸移入	1,330,253 (186,729)	1,372,383 (247,094)	96.9 (75.6)
		計	2,680,227 (503,693)	2,725,597 (520,398)	98.3 (96.8)

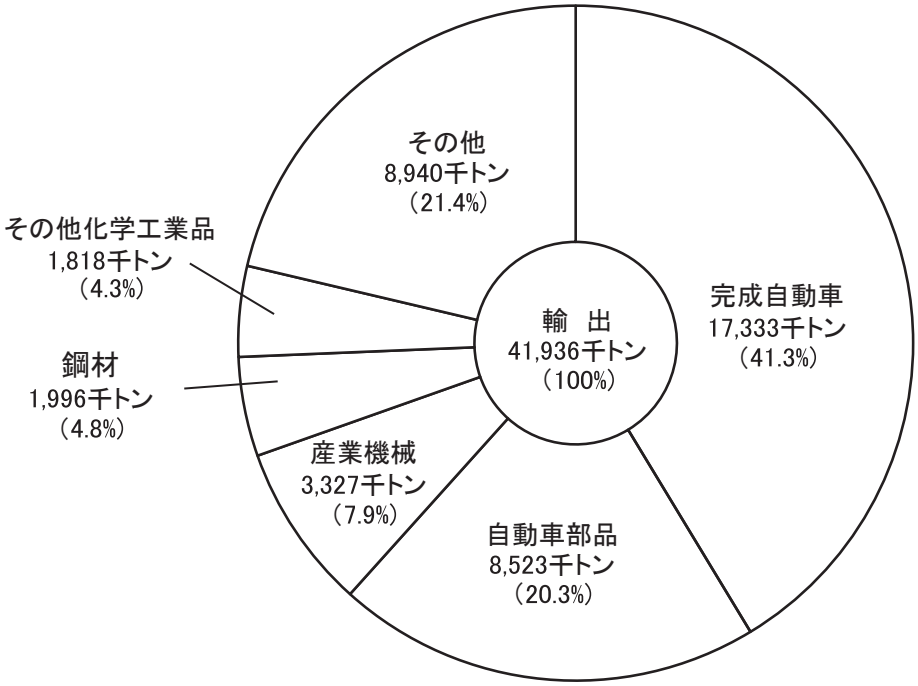
（注）（　）内は空コンテナで内数

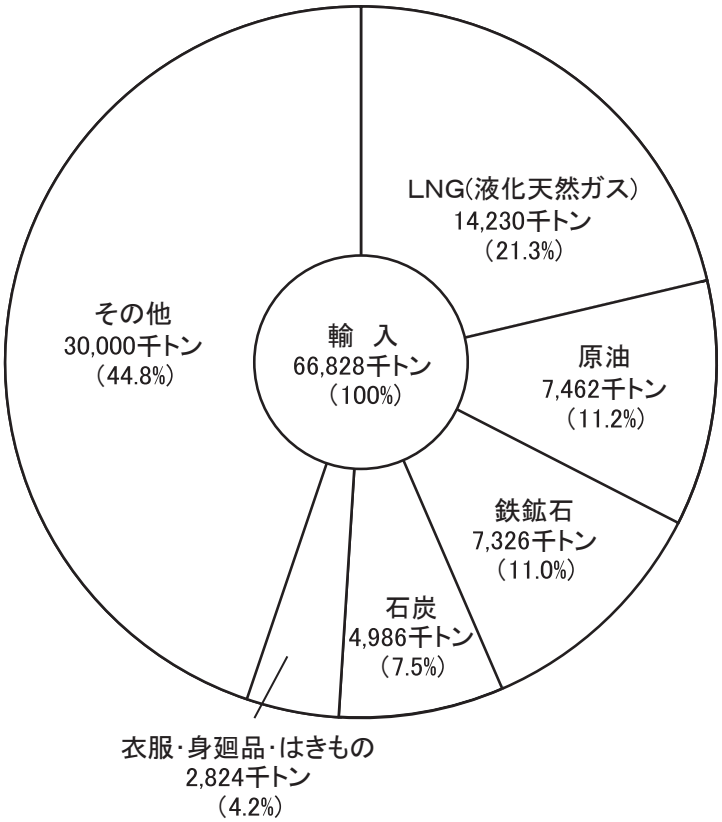
⑶　フェリー貨物　　（単位：台、トン）

		令和４年（2022年）			令和３年（2021年）			前年比（%）		
		一般乗用車	一般貨物車	その他貨物	一般乗用車	一般貨物車	その他貨物	一般乗用車	一般貨物車	その他貨物
計	台	19,309	33,736		11,914	34,097		162.1	98.9	
	トン数	198,800	3,441,905	442,610	123,710	3,508,480	443,750	160.7	98.1	99.7
移　出	台	9,536	17,147		5,970	17,266		159.7	99.3	
	トン数	97,355	1,731,650	257,970	60,835	1,753,250	276,110	160.0	98.8	93.4
移　入	台	9,773	16,589		5,944	16,831		164.4	98.6	
	トン数	101,445	1,710,255	184,640	62,875	1,755,230	167,640	161.3	97.4	110.1

（注）　一般乗用車、一般貨物車及びその他貨物のトン数は内貿の内数

輸出入主要品種　令和４年（2022年）





2　長期構想及び中期経営計画

1　長期構想「名古屋港の針路」

名古屋港の更なる飛躍に向け、概ね20年先を見据えた将来目標とその展開方向を示す、長期構想「名古屋港の針路」を平成19年３月に策定した。

⑴　将来目標　「きらめき　愛される港　～世界★日本★地域～」

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す。

また、快適な港湾空間や魅力ある観光資源を提供し、安全で安心なくらしを守り、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す。

⑵　基本姿勢　「いつも挑戦！」

これからも、「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」「人びとの豊かなくらしを支える」ために、常に挑戦する港であり続ける。

⑶　分野別将来イメージ

将来目標をめざすにあたり、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を示している。

【物流分野】グローバルロジスティクスの港

世界で活躍するものづくり産業や人びとの豊かなくらしを支える、グローバルロジスティクスにおける中枢拠点の港をめざす。

（基本目標）国際・国内海上輸送機能の強化、ロジスティクスハブ機能の強化

【産業分野】ものづくりの港

高い国際競争力を持つ、新たなものづくり基盤の港をめざす。

（基本目標）産業の高度化・新展開・創出

【交流分野】夢のふくらむ港

港に集うあらゆる人びとに親しまれる、夢のふくらむ港をめざす。

（基本目標）うるおいと魅力のある港湾空間の形成

【環境分野】環境にやさしい港

さまざまな面で環境に配慮する、環境にやさしい港をめざす。

（基本目標）良好な港湾環境の形成

【安全分野】安全な港

安心なくらしや安定した産業活動に貢献する、安全な港をめざす。

（基本目標）安全性・信頼性・危機管理の向上

2　中期経営計画

⑴　概要

「名古屋港管理組合中期経営計画2023」（計画期間：令和元年度から令和５年度）は、長期構想「名古屋港の針路」で示した将来目標や分野別将来イメージを実現していくため、具体的な施策や事務事業を総合的・体系的に取りまとめた計画であり、特に重点的に取り組む施策を「重点施策」として位置付けている。

中期経営計画は、本組合の限られた財源や資源をどのように活用していくのかなど、経営の視点を取り入れている。また、港湾を取り巻く環境や社会経済情勢に合わせ、事務事業の見直しなどを行っている。

〈構成及び５年間の概算事業費〉

政策（約1,130億円） 74事務事業	重点施策（約600億円） 13事務事業	施策（約530億円） 61事務事業
●国際競争力及び産業競争力の強化と港湾物流の環境変化に対応した港づくり （約690億円）	◎国際産業戦略港湾の実現に向けた取組の強化（約430億円） ・飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業 ・金城ふ頭地区ふ頭再編改良事業 ・新たな土砂処分場の確保 ・ポートアイランド利活用のあり方検討 ・カーボンニュートラルポート（CNP）形成の推進 ・LNGバンカリング拠点形成の支援 ・名古屋港の物流効率化に向けた情報通信技術の活用 ・愛知県内３港連携・伊勢湾連携の推進	○国際・国内海上輸送機能の強化 ・飛島ふ頭南ふ頭用地整備事業など ○産業の高度化・新展開・創出と広域物流拠点の形成 ・弥富ふ頭第１貯木場北側埋立整備事業など
●港湾の安全確保と大規模災害にも対応できる地域防災を目指した港づくり （約250億円）	◎地震・津波対策の充実・強化（約80億円） ・防潮壁改良事業 ・大江川地区地震・津波対策事業	○港の安全性・信頼性・危機管理の向上 ・堀川口防潮水門の地震・津波対策など
●環境にやさしく、夢・うるおい・にぎわいのある親しまれる港づくり （約190億円）	◎にぎわい創出に向けた再開発の推進（約70億円） ・ガーデンふ頭再開発の推進 ・中川運河にぎわいゾーンの魅力向上 ◎港湾活動のグリーン化（約20億円） ・再生可能エネルギーの利用拡大・省エネルギーの推進	○うるおいと魅力のある港湾空間の形成 ・クルーズ船誘致の推進など ○良好な港湾環境の形成 ・温室効果ガス総排出量の削減など

※概算事業費については、計画策定当初における見込額であり、直轄事業の国負担分は含まない。

⑵　進行管理

中期経営計画の重点施策・施策・事務事業に焦点を当て、毎年度、行政評価により中期経営計画の進行管理を行い、政策の着実な進捗を図っている。

3　港湾計画概要

1　港湾計画の定義

港湾計画は、港湾法に基づいて定める計画であり、港湾法では、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画を定めなければならない（第３条の３第１項）とされており、その具体的な事項は港湾法施行令第１条の４において、次のとおり定められている。

⑴　港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針

⑵　港湾の取扱貨物量、船舶乗降旅客数その他の能力に関する事項

⑶　港湾の能力に応ずる水域施設、係留施設その他の港湾施設の規模及び配置に関する事項

⑷　港湾の環境の整備及び保全に関する事項

⑸　港湾の効率的な運営に関する事項

⑹　その他港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する重要事項

港湾計画は、国土交通大臣が定める、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に適合し、「港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令」に適合したものでなければならないとされている。

2　名古屋港港湾計画の概要

本港は、国際拠点港湾であり、現在の港湾計画は、平成30年代後半を目標年次として平成27年に改訂したものである。

なお、港湾を取り巻く環境や社会経済情勢の変化を注視しつつ、必要に応じて港湾計画の一部を見直すなど、適切に対応していく。

⑴　港湾の能力

目標年次における取扱貨物量を、外貿17,130万トン（うちコンテナ取扱個数372万ＴＥＵ）、内貿7,540万トン、合計24,660万トンと定めている。（端数処理上、合計が一致しない。）

⑵　主な基本方針

・コンテナ・完成自動車・バルク取扱機能の強化と安全で円滑な航路・道路体系の構築

・安全・安心な港湾の構築

・魅力ある交流空間と良好な港湾環境の形成

⑶　主な計画内容

＜物流：コンテナ・完成自動車・バルク＞

・飛島ふ頭東側コンテナターミナルにおいて、東南アジア航路の船舶の大型化や貨物増加に対応するため、コンテナ船用岸壁を増深（水深12m→15m、延長300m・350m→２バース×350m、耐震強化）する。また、背後用地（６ha）を拡充する。

・飛島ふ頭南側コンテナターミナルにおいて、基幹航路（北米・欧州）の船舶の大型化に対応するため、コンテナ船用岸壁を拡充（水深16m、１バース、延長250m→400m、耐震強化）する。

・鍋田ふ頭コンテナターミナルにおいて、近海航路（中国・韓国）の貨物増加に対応するため、コンテナ船用岸壁を配置（水深12m、２バース×延長250m、耐震強化）する。

・金城ふ頭において、自動車専用船の大型化への対応など、完成自動車取扱機能を強化するため、岸壁を配置（水深12m、２バース×延長260m（うち１バース耐震強化））する。

・弥富ふ頭において、産業機械等を取り扱う船舶（ＲＯＲＯ船）の大型化に対応するため、岸壁を拡充（水深12m→14m、１バース、延長240m→340m）する。

・北浜ふ頭において、大型船舶を活用した効率的なバルク貨物輸送に対応するため、ドルフィンを配置・増深（水深14m、１バース、耐震強化，水深12m→14m、３バース）する。

・金城ふ頭、飛島ふ頭、弥富ふ頭、北浜ふ頭において、物流用地等を拡充するため、埋立てにより用地を造成する。

・飛島・弥富ふ頭間において、円滑な交通アクセスを確保するため、臨港道路を配置する。

・船舶の大型化に対応した安全で円滑な航路体系の実現に向け、中航路を増深・拡幅（水深12m→14m、幅員350m→400m）する。

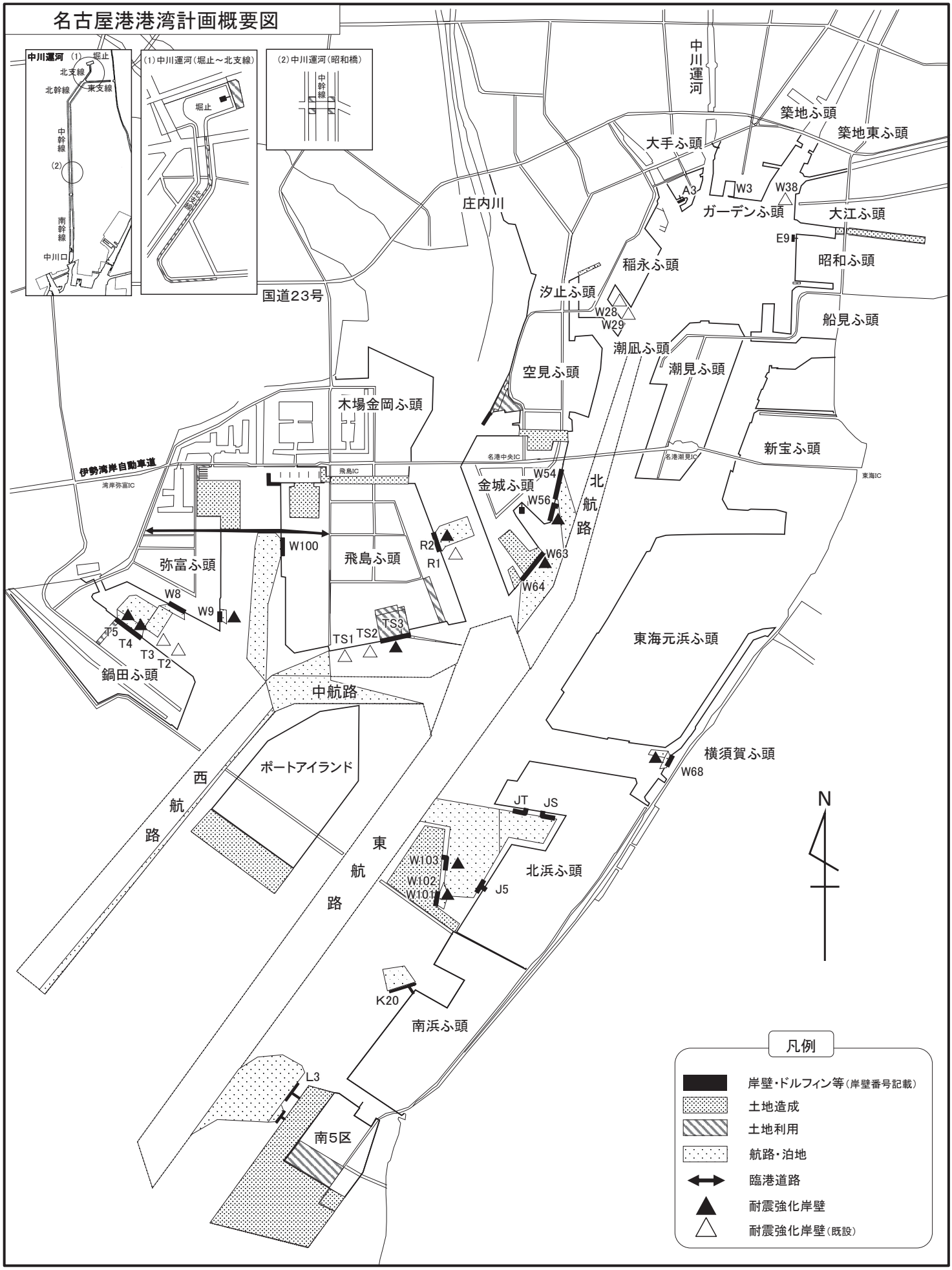
＜防災：耐震強化岸壁＞

・災害時における背後地域への物資供給や地域の経済活動への影響を最小限にとどめるため、港内全体に耐震強化岸壁を配置する。

＜交流：クルーズ船・フェリー＞

・クルーズ船の大型化に対応するため、金城ふ頭において、旅客船用岸壁を配置（水深11.5m、１バース×延長430m）するとともに、ガーデンふ頭において、旅客船岸壁を拡充（延長210m→290m）する。

・利用客の利便性向上を図るため、金城ふ頭において、フェリー用岸壁を配置（水深8.5m、１バース×延長270m、耐震強化）する。


名古屋港港湾計画概要図
中川運河
(1)
堀止
北支線
北幹線
東支線
中幹線
(2)
南幹線
中川口
(1)中川運河(堀止～北支線)
堀止
(2)中川運河(昭和橋)
中幹線
中川運河
築地ふ頭
築地東ふ頭
大手ふ頭
A3
W3
W38
ガーデンふ頭
大江ふ頭
E9
昭和ふ頭
庄内川
稲永ふ頭
汐止ふ頭
W28
W29
船見ふ頭
潮凪ふ頭
潮見ふ頭
空見ふ頭
国道23号
木場金岡ふ頭
新宝ふ頭
伊勢湾岸自動車道
湾岸弥富IC
飛島IC
名港中央IC
名港潮見IC
東海IC
金城ふ頭
W54
W56
北航路
W100
R2
R1
飛島ふ頭
W63
W64
弥富ふ頭
W8
W9
T5
T4
T3
T2
TS1
TS2
TS3
鍋田ふ頭
東海元浜ふ頭
中航路
横須賀ふ頭
W68
ポートアイランド
西航路
JT
JS
東航路
W103
W102
W101
北浜ふ頭
J5
N
K20
南浜ふ頭
L3
南5区
凡例
岸壁・ドルフィン等(岸壁番号記載)
土地造成
土地利用
航路・泊地
臨港道路
耐震強化岸壁
耐震強化岸壁(既設)

4　社会資本整備事業

名古屋港における港湾施設及び海岸保全施設の整備は、国が実施する直轄事業、名古屋港管理組合が実施する補助事業及び社会資本整備総合交付金の港湾整備事業や海岸事業のほか、港湾管理者が地方債の発行により資金調達を行う起債事業などを活用して進めている。

1　港湾整備事業

⑴　直轄事業

水深12m以上の岸壁などの大規模な港湾施設について、国と港湾管理者の協議が調った時に、地方（港湾管理者）からの負担を受けて、国が自ら行う港湾工事（港湾法第52条）

主な事業：ふ頭再編整備事業（飛島ふ頭地区）

⑵　補助事業

水深7.5m以上の岸壁など、一定規模以上の公共港湾施設について、国から補助を受けて港湾管理者が整備する事業

主な事業：ガーデンふ頭岸壁（改良）、弥富ふ頭岸壁（改良）、昭和ふ頭岸壁（改良）、中川運河護岸（改良）、中川運河水質改善事業

⑶　社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金

国からの交付金を受けて、港湾管理者が整備する事業

主な事業：潮凪橋（改良）、中川運河プロムナード緑地

2　港湾関係起債事業

⑴　港湾機能施設整備事業

港湾の基本施設の機能発揮に資するふ頭用地、上屋等を整備する事業

主な事業：飛島ふ頭（南）ふ頭用地整備、金城ふ頭ふ頭用地整備

⑵　臨海部土地造成事業

臨海部の倉庫、工場等用地のための土地を造成する事業

3　埠頭整備等資金貸付金事業

コンテナターミナルの荷役機械等、港湾法に基づき、事業者（港湾運営会社等）が、国及び港湾管理者から必要な資金の一部の無利子貸付を受けて実施する事業

主な事業：鍋田ふ頭コンテナ埠頭荷役機械整備

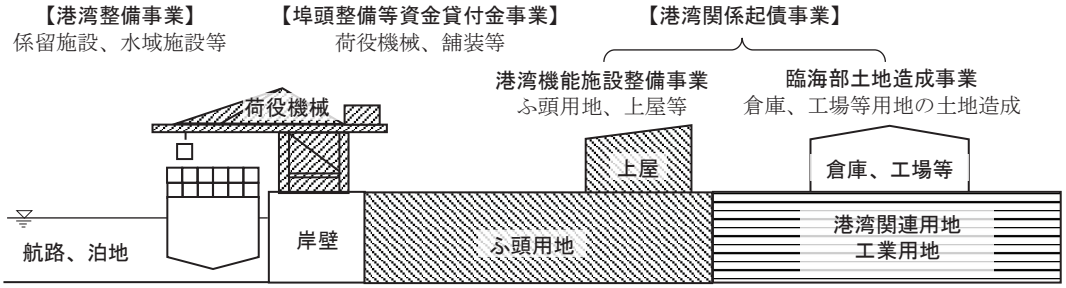


図　港湾整備の区分

4　海岸事業

⑴　補助事業

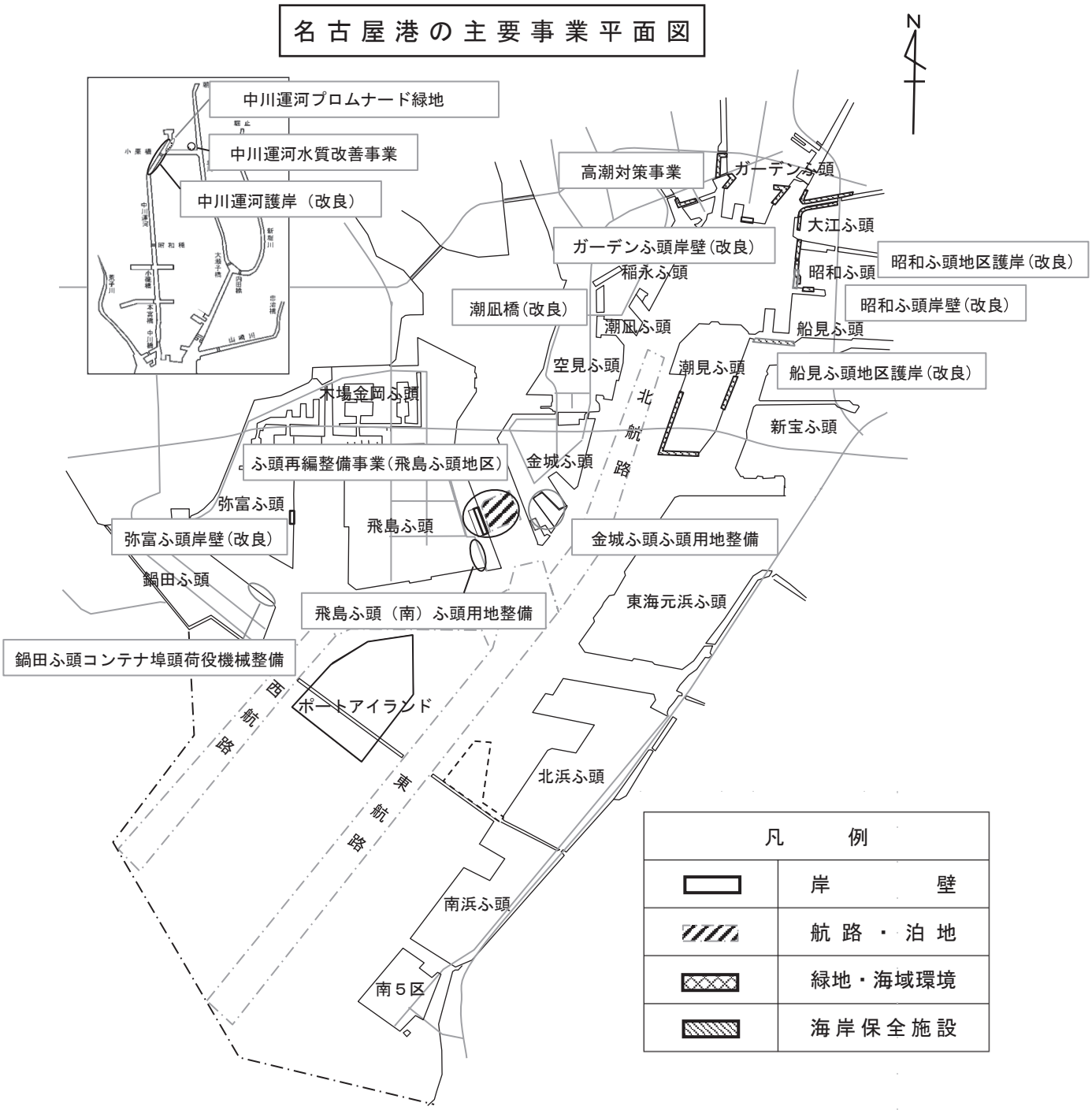
高潮、津波等による被害が発生するおそれのある地域について海岸保全施設の新設・改良等を行う事業

主な事業：昭和ふ頭地区護岸（改良）、船見ふ頭地区護岸（改良）

⑵　社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金

国からの交付金を受けて、海岸管理者が整備する事業

主な事業：高潮対策事業（築地東ふ頭地区、大手ふ頭・中川口地区、大江ふ頭地区、大江川河口部、築地・ガーデンふ頭地区、潮見ふ頭地区）



5　国際産業戦略港湾の実現に向けた取組

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」の実現に向けて、港の強靭化を図るとともに、取扱貨物量の増加や船舶の大型化に対応した港湾機能強化の取組を進めている。

1　コンテナ取扱機能の強化

⑴　コンテナターミナルの現況

東南アジア航路を中心に取り扱っている飛島ふ頭東側（飛島ふ頭北・ＮＣＢ・飛島ふ頭南）のコンテナターミナルは、船舶の大型化等に対応するため、平成28年度からＮＣＢコンテナターミナルの岸壁等の機能強化（水深15m化・耐震化）に事業着手しており、Ｒ１岸壁は令和４年10月に供用を開始した。引き続きＲ２岸壁の早期完成に向けて取り組んでいく。

基幹航路（北米・欧州）を中心に取り扱っている飛島ふ頭南側コンテナターミナルは、水深16mの耐震強化岸壁を有する高規格コンテナターミナルとして、飛島コンテナ埠頭株式会社（ＴＣＢ）により、我が国で初めてとなる自働化荷役システムが導入され、先進的なターミナル運営が図られている。

近海航路（中国・韓国）を中心に取り扱っている鍋田ふ頭コンテナターミナルは、名古屋ユナイテッドコンテナターミナル株式会社（ＮＵＣＴ）により３バースが一体的に運営されており、労働環境の改善や生産性の向上に向けて遠隔操作ＲＴＧの導入事業が進められている。

⑵　港湾運営会社によるコンテナターミナルの運営

伊勢湾の港湾運営会社である名古屋四日市国際港湾株式会社は、港湾管理者等と連携を図りながら、効率的な管理運営や港湾コストの低減、利用者ニーズに対応したサービス向上を図る取組を進めている。

主な取組として、港湾運営会社制度のメリットである国や港湾管理者の無利子貸付金を活かし、飛島ふ頭南コンテナターミナルにおいて、大型ガントリークレーンへの更新を行い、また、ＮＣＢコンテナターミナルにおいては、岸壁の機能強化に合わせて、令和４年度に大型ガントリークレーン２基を設置した。

⑶　情報通信技術の活用による物流効率化への対応

自働化や遠隔操作化などの技術を活用した荷役の効率化・高度化や、名古屋港統一ターミナルシステム（ＮＵＴＳ）の全面リニューアルによる、更なるコンテナターミナルの生産性向上など、情報通信技術の活用による物流効率化について関係者と連携・協力して進めていく。また、国が進める港湾の電子化などの取組については名古屋港利用者の意見を聞きながら連携して進めていく。

2　国際バルク戦略港湾

大型船舶の活用等により、国際バルク貨物の安定的かつ安価な供給を実現するため、名古屋港は平成23年に国際バルク戦略港湾に穀物で選定され、埋立免許取得に必要な調査に加え、関係者との意見交換や企業との協議を行ってきた。

こうしたなか、穀物輸入を取り巻く環境や社会経済情勢が大きく変化してきていることから、関係者と継続して協議を行っている。

3　完成自動車取扱機能の強化

中部地域には我が国を代表する自動車産業が立地し、名古屋港の自動車輸出台数、輸出金額は共に日本一で、自動車と自動車部品を合わせた取扱貨物量は、輸出全体の62％を占めている。

完成自動車の輸送拠点は、世界を代表する国内大手自動車メーカーの私設基地が立地する新宝ふ頭と、公共岸壁のある金城ふ頭及び弥富ふ頭に集積し、輸出のみならずトランシップ貨物や海外生産車の輸入も行っており、完成自動車のハブ港として機能している。

金城ふ頭においては、平成27年度から完成自動車取扱機能の集約・拠点化や自動車専用船の大型化などに対応するため、ふ頭再編改良事業に取り組んでいる。

そのうち、既設84号岸壁の改良工事は平成29年度に完了した。新規岸壁の整備は令和４年度に概成し、背後の保管施設用地の造成については、引き続き、早期完成に向けて取り組んでいく。

4　カーボンニュートラルポート（ＣＮＰ）の形成

日本一の取扱貨物量を誇る名古屋港は、コンテナターミナルを始めとする物流の一大拠点であることに加え、臨海部には多くの産業が立地しており、水素やアンモニアを始めとする次世代エネルギーの利活用に、大きなポテンシャルを有している。

名古屋港は、その優位性を活かし、地域の脱炭素化に貢献していくため、関係者間で共通の目的意識を持ち、地域一体となってＣＮＰの実現に取り組んでいく。

⑴　名古屋港ＣＮＰ形成計画

ＣＮＰ形成に向けた取組の方向性や成果目標などを取りまとめた「名古屋港ＣＮＰ形成計画」を令和５年３月に策定した。

引き続き、令和４年12月に施行された改正港湾法を踏まえ、法定計画として作成する「港湾脱炭素化推進計画」へ反映していく。

名古屋港ＣＮＰ形成計画の概要

〇名古屋港の目指す方向性

名古屋港は、地域の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、関係者の連携のもと、「ものづくり産業の成長と地域のカーボンニュートラル実現の両立」に貢献していく。

〇ＣＮＰ形成に向けた方針

・集積する臨海部産業やターミナル（コンテナターミナル、完成自動車積出基地など）における荷役機械等の脱炭素化、次世代エネルギーの製造や副生物の利活用を図っていく。

・次世代エネルギー供給、二次輸送を想定した次世代エネルギーハブ拠点の形成に取り組んでいく。

〇温室効果ガス削減目標

2030年度：2013年度比で46％（1,876万ｔ）削減

2050年：カーボンニュートラル実現を目指し、100％削減

〇ロードマップ

次の取組について、短期（～2025年頃）、中期（～2030年頃）、長期（～2050年頃）に分け、関係者が目標達成に向けて共有する道筋とする。

①ターミナル内、ターミナルを出入りする船舶・車両、ターミナル外（火力発電、鉄鋼、ガス・熱供給など）を対象とした港湾地域の脱炭素化に向けた取組

②受入機能、供給機能など次世代エネルギー受入環境形成に向けた取組

⑵　名古屋港ＣＮＰ形成プラットフォーム（令和４年７月設置）

会員データベースの運用やオンラインプレゼンテーションなどのイベントを通じ、名古屋港における民間事業者の脱炭素化に向けた取組を活発化し、新たな産業の創出や、関連産業の誘致につなげるなど、ＣＮＰ形成に向けた好循環を生み出していく。

5　道路ネットワークの形成

名古屋環状２号線（名古屋西ＪＣＴ～飛島ＪＣＴ）は、令和３年度に開通し、名古屋港西部地区と愛知県の北西部や岐阜方面との利便性の向上が図られた。また、平成28年度から事業着手された西知多道路は中部国際空港と伊勢湾岸自動車道を直結するとともに名古屋港南部地区の利便性の向上に資するため、国に整備促進の要望を行っている。さらに、ものづくり中部の国際競争力を強化するため、一宮西港道路や名古屋三河道路など港と背後圏を結ぶ道路ネットワークの充実に向け、関係機関と協力しながら要望を行っていく。