Ⅲ　港湾開発・整備

1　港　勢

1　概　　要

令和７年（2025年）の港勢は、入港船舶隻数は前年実績を上回り、総取扱貨物量も前年実績を上回った。

総取扱貨物量は、平成14年から24年連続、外貿貨物については、26年連続で日本一を堅持している。国･地域別に見ると、輸出はアメリカが22年ぶりで第１位となった。中国が第２位、オーストラリアが第３位となった。輸入は中国が第１位、オーストラリアが第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位サウジアラビア、５位アラブ首長国の順であった。

⑴　入港船舶

令和７年（2025年）の入港船舶は、隻数が27,772隻（前年比1.1％増）、総トン数が２億1,589万トン（同0.2％増）と、隻数は増加し、総トン数は前年並みとなった。

このうち外航船舶は、隻数が7,273隻（同0.7％減）、総トン数が１億7,697万トン（同0.3％減）と前年実績を下回り、そのうち全体の約51％を占める外航コンテナ船は隻数が3,739隻（同3.8％減）、総トン数が7,684万トン（同3.3％減）と隻数、総トン数ともに前年実績を下回った。内航船舶は、隻数が20,499隻（同1.8％増）、総トン数は3,891万トン（同2.5％増）と隻数、総トン数ともに前年実績を上回った。

⑵　取扱貨物

令和７年（2025年）の総取扱貨物量は、１億5,938万トン（前年比1.7％増）と前年実績を上回った。

このうち、外貿貨物は、輸出が4,453万トン（同2.3％増）、輸入が6,802万トン（同0.8％増）となり、全体で１億1,255万トン（同1.4％増）と前年実績を上回った。内貿貨物は、移出が2,348万トン（同4.3％増）、移入が2,334万トン（同0.7％増）となり、全体で4,683万トン（同2.5％増）と前年実績を上回った。

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、完成自動車や産業機械が増加した。輸入については、鉄鉱石や衣服・身廻品・はきものが増加した。

⑶　コンテナ貨物

外貿コンテナ貨物は、輸出が2,294万トン（前年比0.3％増）、輸入が2,378万トン（同3.3％増）、全体で4,672万トン（同1.8％増）と前年実績を上回り、内貿コンテナ貨物は、移出が25万トン（同4.5％減）、移入が12万トン（同28.8％増）、全体で37万トン（同4.0％増）と前年実績を上回った。

取扱個数は、輸出が137万ＴＥＵ（同1.7％増）、輸入が127万ＴＥＵ（同2.2％増）、外貿全体で264万ＴＥＵ（同1.9％増）となり前年実績を上回った。また、内貿は移出が３万ＴＥＵ（同9.0％減）、移入が12万ＴＥＵ（同12.0％減）、内貿全体で15万ＴＥＵ（同11.5％減）と前年実績を下回り、外内貿合わせて279万ＴＥＵ（同1.1％増）と前年実績を上回った。

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
〃 5年（2023年）	28,302	216,924,483	7,290	177,918,616	21,012	39,005,867
〃 6年（2024年）	27,466	215,485,548	7,323	177,524,228	20,143	37,961,320
〃 7年（2025年）	27,772	215,887,414	7,273	176,973,072	20,499	38,914,342

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
〃 5年（2023年）	157,844,606	109,051,773	43,064,428	65,987,345	48,792,833	24,345,951	24,446,882
〃 6年（2024年）	156,706,387	111,016,297	43,544,536	67,471,761	45,690,090	22,517,820	23,172,270
〃 7年（2025年）	159,379,983	112,550,351	44,529,893	68,020,458	46,829,632	23,484,962	23,344,670

4　五大港船舶・貨物比較表（令和７年）

⑴　入 港 船 舶

（単位：隻、総トン）

港名	入港船舶					
	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	27,772	215,887,414	7,273	176,973,072	20,499	38,914,342
東京	20,374	154,083,952	4,762	108,684,348	15,612	45,399,604
横浜	27,560	278,280,913	8,536	239,665,053	19,024	38,615,860
大阪	20,903	111,537,622	4,483	66,082,110	16,420	45,455,512
神戸	29,161	166,066,572	6,093	122,297,301	23,068	43,769,271

（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	159,379,983 (47,087,193)	112,550,351 (46,719,035)	46,829,632 (368,158)	2,786,446 (567,456)	2,638,533 (443,156)	147,914 (124,300)
東京	83,425,642 (46,089,469)	45,684,666 (44,323,484)	37,740,976 (1,765,985)	4,856,680 (1,488,076)	4,268,615 (1,127,875)	588,065 (360,201)
横浜	103,464,784 (47,675,822)	72,661,544 (44,477,427)	30,803,240 (3,198,395)	3,182,607 (655,189)	2,813,277 (496,758)	369,330 (158,431)
大阪	86,653,311 (34,465,221)	34,813,551 (31,555,278)	51,839,760 (2,909,943)	2,412,611 (776,974)	2,111,185 (622,449)	301,426 (154,525)
神戸	91,583,226 (42,254,140)	48,908,020 (35,441,378)	42,675,206 (6,813,762)	2,705,127 (599,851)	2,075,303 (310,080)	629,824 (289,771)

（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７年（2025年）	令和６年（2024年）	対前年比（%）
隻数	総数	27,772	27,466	101.1
	外航	7,273	7,323	99.3
	(内フルコン船)	3,708	3,864	96.0
	(内セミコン船)	31	21	147.6
	内航	20,499	20,143	101.8
	(内フェリー)	177	182	97.3
総トン数	総数	215,887,414	215,485,548	100.2
	外航	176,973,072	177,524,228	99.7
	(内フルコン船)	75,885,788	78,892,820	96.2
	(内セミコン船)	953,006	532,294	179.0
	内航	38,914,342	37,961,320	102.5
	(内フェリー)	2,735,716	2,818,699	97.1

⑵　取扱貨物量　　（単位：トン、ただし個数はTEU）

			令和７年（2025年）	令和６年（2024年）	対前年比（％）
総　　数			159,379,983	156,706,387	101.7
外貿	輸　出		44,529,893	43,544,536	102.3
	輸　入		68,020,458	67,471,761	100.8
	計		112,550,351	111,016,297	101.4
内貿	移　出		23,484,962	22,517,820	104.3
	移　入		23,344,670	23,172,270	100.7
	計		46,829,632	45,690,090	102.5
外貿コンテナ	トン数	輸　出	22,935,091	22,857,820	100.3
		輸　入	23,783,944	23,032,642	103.3
		計	46,719,035	45,890,462	101.8
	個数	輸　出	1,365,379 (303,752)	1,343,035 (281,262)	101.7 (108.6)
		輸　入	1,273,153 (139,404)	1,245,329 (146,328)	102.2 (95.3)
		計	2,638,533 (443,156)	2,588,363 (427,590)	101.9 (103.6)
内貿コンテナ	トン数	移　出	252,020	263,913	95.5
		移　入	116,138	90,182	128.8
		計	368,158	354,095	104.0
	個数	移　出	27,668 (11,311)	30,411 (13,461)	91.0 (84.0)
		移　入	120,246 (112,989)	136,716 (131,046)	88.0 (86.2)
		計	147,914 (124,300)	167,127 (144,506)	88.5 (86.0)
コンテナ計	トン数	輸移出	23,187,111	23,121,733	100.3
		輸移入	23,900,082	23,122,824	103.4
		計	47,087,193	46,244,557	101.8
	個数	輸移出	1,393,047 (315,064)	1,373,446 (294,723)	101.4 (106.9)
		輸移入	1,393,399 (252,393)	1,382,044 (277,374)	100.8 (91.0)
		計	2,786,446 (567,456)	2,755,490 (572,097)	101.1 (99.2)

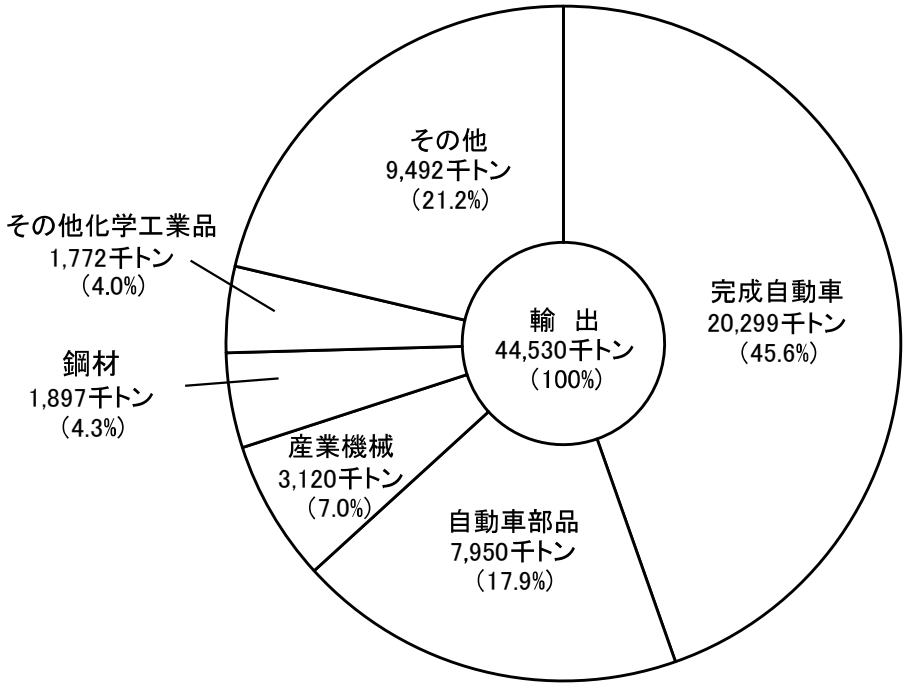
(注)（　）内は空コンテナで内数

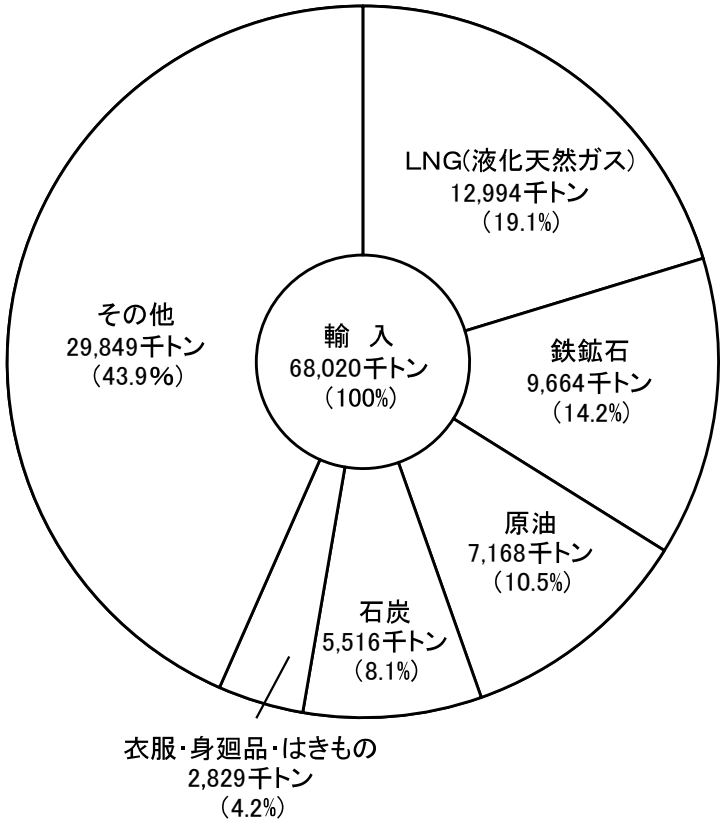
⑶　フェリー貨物　　（単位：台、トン）

		令和７年（2025年）			令和６年（2024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	24,998	37,915		23,388	35,250		106.9	107.6	
	トン数	256,620	3,863,025	407,955	241,095	3,568,160	459,140	106.4	108.3	88.9
移　出	台	12,160	19,590		11,668	18,352		104.2	106.7	
	トン数	124,350	1,959,950	234,475	118,880	1,828,505	268,410	104.6	107.2	87.4
移　入	台	12,838	18,325		11,720	16,898		109.5	108.4	
	トン数	132,270	1,903,075	173,480	122,215	1,739,655	190,730	108.2	109.4	91.0

(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７年（2025年）





2　長期構想・港湾計画・中期計画

1　長期構想

概ね20年から30年先(2050年頃)の将来像やそれを実現するための施策の方向性を示す長期構想を令和8年3月に策定した。

長期構想の概要

○基本理念　「物流で日本をひっぱる価値創造港湾」

名古屋港は、産業や生活を支え、日本の発展を物流でけん引する港として、社会的課題への対応を更なる成長の機会と捉え、経済的価値と社会的価値が両立した新たな価値を創出し、持続的な発展を目指す

○名古屋港の将来像、施策の方向性

名古屋港の将来像	施策の方向性	
＜将来像Ⅰ＞ 世界や地域が求める 物流サービスを提供する港 ～国際経済先導港湾～	＜国際競争力の強化＞ ・高規格・高性能なコンテナ物流拠点を形成する ・多機能なロジスティクスハブを形成する ・シームレスな物流環境を構築する ・港湾物流の脱炭素化を推進する ・活力と働きがいのある環境を作り出す	＜安全・安心の確保＞ ・物流機能を強靭化する ・港湾施設を効率的・ 戦略的に維持管理する
＜将来像Ⅱ＞ 地域の成長・進化の基盤 となる存在価値の高い港 ～次世代変革港湾～	＜次世代産業基盤の創出＞ ・次世代エネルギー等の大規模拠点を形成する ・次世代産業を振興する	＜安全・安心の確保＞ ・官民の連携により 防護機能を強化する
＜将来像Ⅲ＞ 環境・地域と共生し 安心で多彩な魅力のある港 ～地域社会連携港湾～	＜魅力や海の豊かさの向上＞ ・“みなと”と“まち”のつながりを意識した 魅力ある交流拠点を形成する ・名古屋港固有の魅力を磨き上げる ・良好な港湾環境を創出・保全する	＜安全・安心の確保＞ ・地域と連携した 防災対策を推進する

○空間利用の方向性

内港・金城地区	・完成自動車輸送等の拠点となる多機能なロジスティクスハブを形成するとともに、複合一貫輸送を実現するシームレスな物流環境を構築する ・物流機能とすみ分けされた魅力ある交流拠点を形成する
西部地区	・高規格・高性能なコンテナ物流拠点及びそれと一体となった多機能なロジスティクスハブを形成する
南部地区	・エネルギーと関連の深いエリアであり、既存施設等を活用しつつ、ポートアイランドと一体となった次世代エネルギー等の大規模拠点を形成する
ポートアイランド地区	・南部地区と一体となって、次世代エネルギー等の大規模拠点を形成するほか、西部地区の多機能なロジスティクスハブと連携した高規格・高性能なコンテナ物流拠点を形成する

2　港湾計画

⑴　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。

ア　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

イ　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

ウ　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

エ　港湾の環境の整備及び保全に関する事項

オ　港湾の効率的な運営に関する事項

カ　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。

⑵　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。

ア　港湾の能力

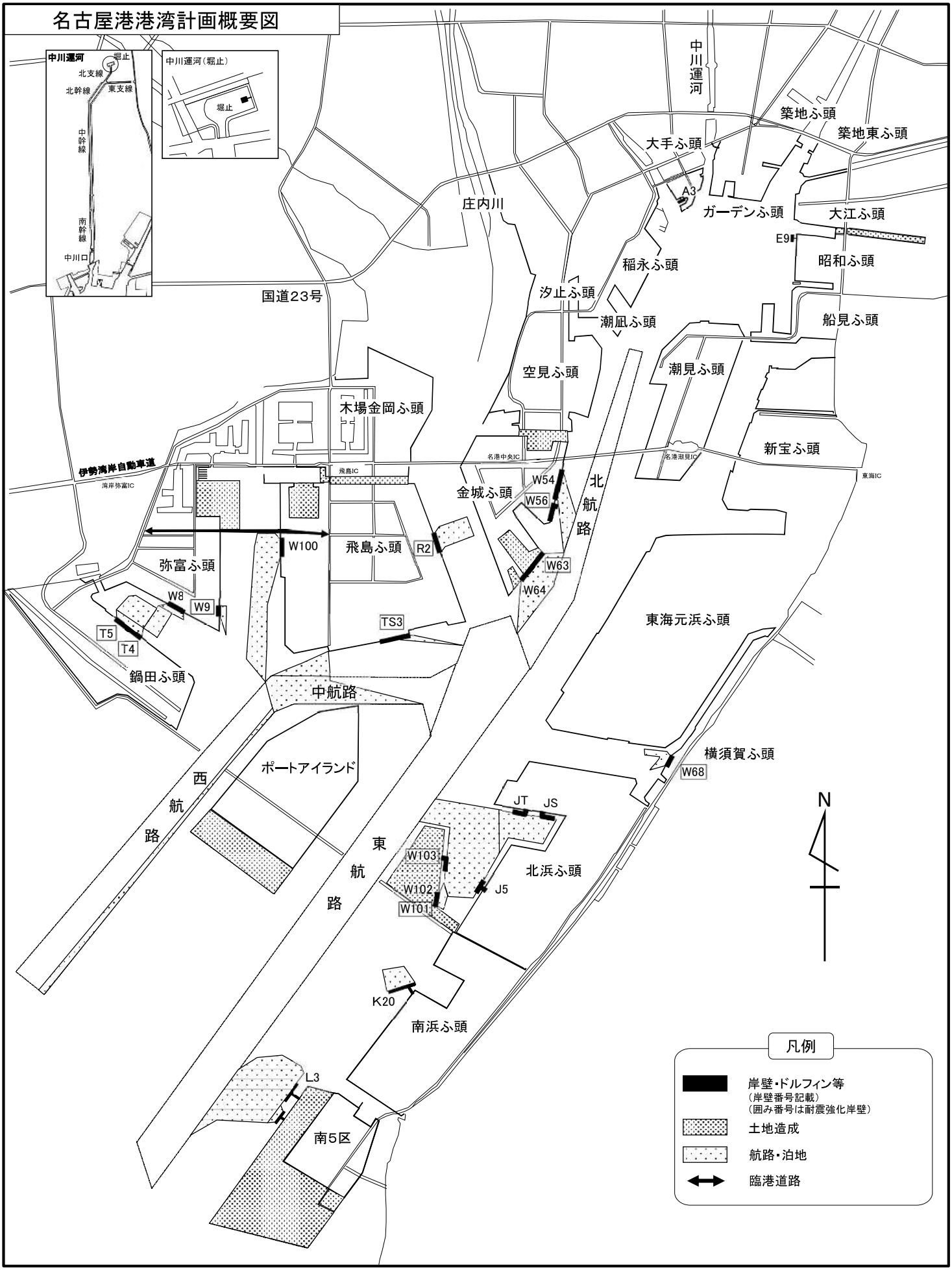
目標年次における取扱貨物量を、外貿17,130万トン（うちコンテナ取扱個数372万ＴＥＵ）、内貿7,540万トン、合計24,660万トンと定めている。（端数処理上、合計が一致しない。）

イ　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


名古屋港港湾計画概要図
中川運河
堀止
北支線
北幹線
東支線
中幹線
南幹線
中川口
中川運河（堀止）
堀止
中川運河
築地ふ頭
築地東ふ頭
大手ふ頭
A3
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
潮凪ふ頭
船見ふ頭
国道23号
空見ふ頭
潮見ふ頭
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
飛島ふ頭
R2
W63
W64
弥富ふ頭
W8
W9
T5
T4
TS3
東海元浜ふ頭
鍋田ふ頭
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
北浜ふ頭
W102
J5
W101
K20
南浜ふ頭
L3
南5区
N
凡例
岸壁・ドルフィン等
（岸壁番号記載）
（囲み番号は耐震強化岸壁）
土地造成
航路・泊地
臨港道路

3　中期計画

⑴　概要

名古屋港管理組合では、令和8年3月に、概ね20年から30年先の名古屋港の将来像をとりまとめた新たな名古屋港長期構想を策定した。

この度、長期構想に基づき、それを実現していくための行政計画として、「名古屋港管理組合中期実施計画2030（案）」【計画期間：令和8年度～令和12年度】（以下、本計画という）をとりまとめた。

本計画を確実に実施していくためには、長期構想で掲げる「世界や地域が求める物流サービスを提供する港」「地域の成長・進化の基盤となる存在価値の高い港」「環境・地域と共生し安心で多彩な魅力のある港」の３つの将来像が相互に関わりあうものであることを認識し、これらを調和させながら施策を展開することが重要である。

⑵　中期実施計画の体系・政策の方向性

本計画では、長期構想で定めた基本理念「物流で日本をひっぱる価値創造港湾」を実現していくために、名古屋港の３つの将来像から関連する項目を４つの政策と14の施策にとりまとめた。

政策Ⅰ　「国際競争力の強化」として、世界や地域が求める物流サービスを提供する港を目指し、５つの施策を掲げ、事業に取り組んでいく。

・施策１　高規格・高性能なコンテナ物流拠点の形成
・施策２　多機能なロジスティクスハブの形成
・施策３　シームレスな物流環境の構築
・施策４　港湾物流の脱炭素化推進
・施策５　活力と働きがいのある環境づくり

政策Ⅱ　「次世代産業基盤の創出」として、地域の成長・進化の基盤となる存在価値の高い港を目指し、２つの施策を掲げ、事業に取り組んでいく。

・施策６　次世代エネルギー等の大規模拠点の形成
・施策７　次世代産業の振興

政策Ⅲ　「安全・安心の確保」として、自然災害が起こっても、物流サービスの早期復旧を図り、防災機能の充実により地域の産業や住民の生命・財産を守ることができる港を目指し、４つの施策を掲げ、事業に取り組んでいく。

・施策８　物流機能の強靱化
・施策９　港湾施設の効率的・戦略的な維持管理
・施策10　官民連携による防護機能の強化
・施策11　地域と連携した防災対策の推進

政策Ⅳ　「魅力や海の豊かさの向上」として、環境・地域と共生し安心で多彩な魅力のある港を目指し、３つの施策を掲げ、事業に取り組んでいく。

・施策12　“みなと”と“まち”のつながりを意識した魅力ある交流拠点形成
・施策13　名古屋港固有の魅力の磨き上げ
・施策14　良好な港湾環境の創出・保全

3　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）、名古屋港予防保全事業、庄内川泊地、西航路

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：弥富ふ頭岸壁（改良）、昭和ふ頭岸壁（改良）、中川運河護岸（改良）

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：中川運河プロムナード緑地、潮凪橋（改良）

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

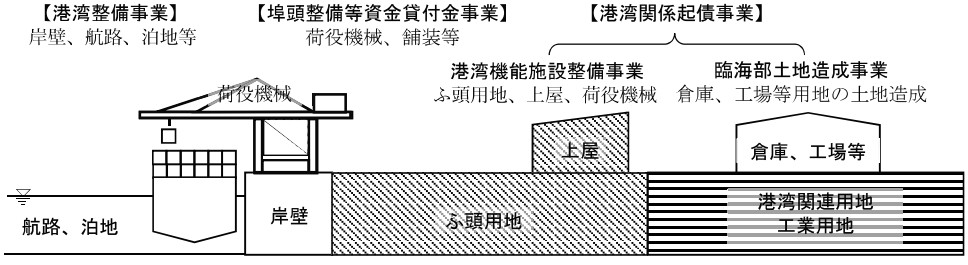


図　港湾整備の区分

4　海岸事業

⑴　補助事業

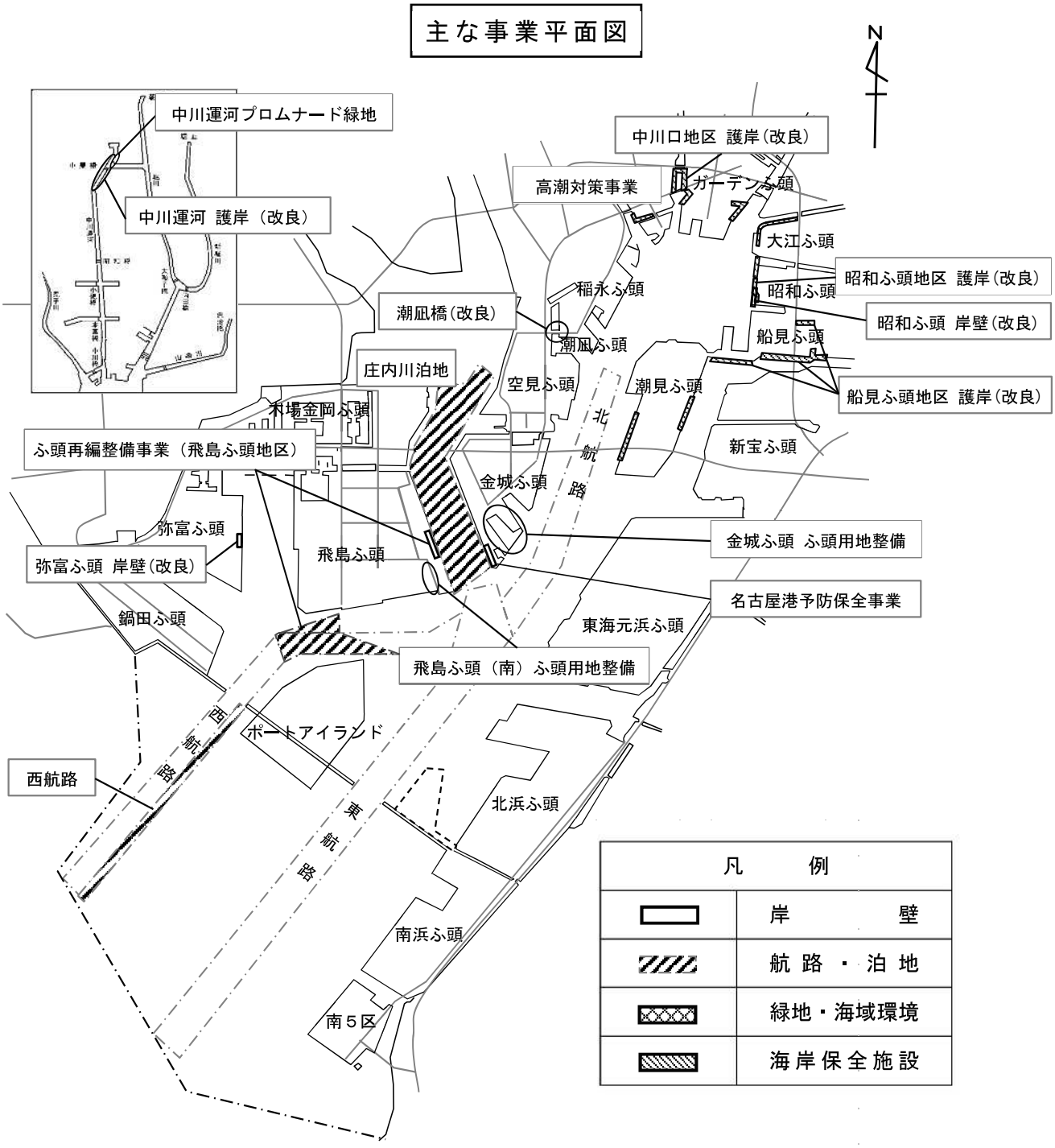
高潮、津波等による被害が発生するおそれのある地域について海岸保全施設の新設・改良等を行う事業

主な事業：昭和ふ頭地区護岸（改良）、船見ふ頭地区護岸（改良）、中川口地区護岸（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（大手ふ頭・中川口地区、大江ふ頭地区、大江川河口部 等）



４　国際競争力の強化に向けた取組

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「価値創造港湾」の実現に向けて、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る。

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おり、令和６年度からターミナルオペレーション全体の最適化を図る技術開発が進められている。

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が導入された。

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、国や港湾管理者等の施設を借り受けて、全てのターミナルを一元的に運営するとともに、国や港湾管理者の無利子貸付金を活かし、これまでに飛島ふ頭南コンテナターミナルで４基、ＮＣＢコンテナターミナルで２基、鍋田ふ頭コンテナターミナルで３基の大型ガントリークレーンを設置した。

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）の更なる効率化を目指したプロジェクトなど、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、国が進める港湾物流手続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、関係者との意見交換等を行ってきた。

一方、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おり、企業や国と継続して協議を行っていく。

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64％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、ふ頭再編整備事業に取り組んでおり、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はじ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はじ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、地域一体となってカーボンニュートラルポートの実現に取り組んでいく。

⑴　名古屋港港湾脱炭素化推進計画

令和５年３月に策定した名古屋港ＣＮＰ形成計画を反映し、脱炭素化に向けた取組の方向性や成果目標、具体的な取組などを取りまとめた「名古屋港港湾脱炭素化推進計画」を令和６年３月に策定し計画のフォローアップを行っている。

名古屋港港湾脱炭素化推進計画の概要

○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。

○ＣＮＰ形成に向けた取組方針

・ターミナルにおける荷役機械や集積する臨海部産業などの脱炭素化、次世代エネルギーの製造や副生物の利活用、ブルーカーボン生態系等の活用による吸収源対策を図っていく。

・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。

○計画の目標

ＫＰＩ（Key Performance Indicator）として、ＣＯ２排出量の具体的な数値目標を以下の通り設定した。

2030年度：1,343万ｔ（2013年度比で46％削減）

2050年　：実質０ｔ（2013年度比100％削減）

○港湾脱炭素化促進事業

本計画の目標を達成するために行う事業であり、法令等に基づく各種支援措置の対象となるとされている。取組内容や実施主体などについては、関係企業等へのアンケートやヒアリング調査の結果を基に、温室効果ガス排出量の削減並びに吸収作用の保全及び強化に関する事業や、港湾・臨海部の脱炭素化に貢献する事業として63事業を定めた。

○港湾における脱炭素化の促進に資する将来の構想

熟度の高まりにより事業化が想定される取組については、港湾における脱炭素化の促進に資する将来の構想として30事業を定めた。

⑵　名古屋港における水素燃料電池換装型荷役機械等の導入促進事業補助金

将来的に水素供給条件が整った時点で、ディーゼル発電から水素燃料電池に換装が可能な荷役機械等の導入を促進するための補助金制度を令和６年より実施している。

⑶　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を始め、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促進

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地域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。