

名古屋港長期構想（中間案）に関する意見募集（パブリック・コメント）の結果について

名古屋港管理組合は、令和7年11月4日（火）から、「名古屋港長期構想（中間案）」についてご意見を募集したところ、貴重なご意見を多数いただきました。誠にありがとうございました。

お寄せいただいたご意見と、それに対する名古屋港管理組合の考え方を公表します。

(1) 募集期間 令和7年11月4日（火）から令和7年12月3日（水）

(2) 資料の閲覧・配布場所

- ・名古屋港管理組合公式ウェブサイト、名古屋港情報センター、名古屋港管理組合長期構想担当
- ・愛知県県民相談・情報センター ※配布のみ
- ・名古屋市市民情報センター、名古屋市港区役所、東海市都市建設部都市計画課、知多市企画部企画政策課、弥富市総務部企画政策課、飛島村総務部企画課
- ・名古屋港水族館、名古屋港ポートビル、名古屋港港湾労働者福祉センター（港内4か所）※配布のみ

(3) 意見総数 92件（23通）

項 目	件 数	
施策の方向性	(1) 国際競争力の強化	51
	(2) 次世代産業基盤の創出	5
	(3) 魅力や海の豊かさの向上	10
	(4) 安全・安心の確保	2
空間利用の方向性	(1) 西部地区	15
	(2) 南部地区	1
	(3) ポートアイランド地区	3
その他	5	
合 計	92	

ご意見と考えられる部分を件数としてカウントしています。

皆様からお寄せいただいた意見等を踏まえ、「名古屋港長期構想」を策定しました。
名古屋港管理組合の公式ウェブサイトに掲載しています。

(<https://www.port-of-nagoya.jp/shokai/keikaku/1004360/index.html>)

施策の方向性（1）国際競争力の強化

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>1. 意見の主旨</p> <ul style="list-style-type: none"> 名古屋港のコンテナターミナルを完全自動化し、荷役機器を東海圏の企業が製造・供給する体制を構築することで、地域経済の循環を生み出す。 港湾自体が生産拠点・技術輸出拠点として機能する「技術発信型港湾」への転換を提案する。 <p>2. 提案の背景</p> <ul style="list-style-type: none"> 完成自動車の輸出は今後も東海圏中心で継続すると見込まれるが、コンテナ貨物については東京・横浜、大阪・神戸と比較して人口の少なさからベースカーゴが限定的であり、安定的な取扱量確保が課題。 名古屋港は地理的に上海・釜山といった大型港湾の背後に位置しており、単純なハブ港化では競争優位を得にくい。 名古屋港が持続的に発展するためには、既存港湾との差別化と、港湾自体が新たな価値を創造するモデルへの転換が必要。 <p>3. 提案内容</p> <ul style="list-style-type: none"> コンテナターミナルの完全自動化を実施【1】 港湾労働力の減少、労働安全確保、効率化を目的とし、将来的には全バース自動化を目指す。 荷役機器の国産化と地場企業による製造【2】 東海圏の製造業を主体としたサプライチェーンを構築し、地域経済の内部循環を強化する。 ターミナルシステムの独自開発【3】 名古屋港管理組合が主導してシステムを設計・管理し、標準化・知財化を図る。 他港への技術輸出・ライセンスモデル【4】 将来的に国内外の港湾へ自動化システム・荷役機器を供給し、ライセンス料等による収益を創出する。 スモールスタートによる段階的導入【5】 初期段階では限定バースで試験導入し、低コスト・高効率モデルを確立することで国際的な導入ニーズに応える。 <p>4. 期待される効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 省人化・省エネルギー化による脱炭素港湾の実現 地場企業との連携による地域経済の活性化と雇用創出 日本初の完全自動化ターミナルとしての国際競争力強化 ターミナル技術輸出による新たな収益源の創出 自動化データの活用による港湾運営の高度化・防災力向上 <p>5. 補足</p> <ul style="list-style-type: none"> 制度調整や労使協議等の課題は想定されるが、港湾政策として段階的導入モデルを設計することで実現可能性は高い。 本構想は中間案に掲げる「AI・IoTの活用」「脱炭素」「地域産業連携」「国際競争力強化」の方針と高い整合性を有する。 	<p>施策の方向性「I-a 高規格・高性能なコンテナ物流拠点を形成する」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>	

ご意見 【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>「高生産性ターミナルの形成」</p> <p>現状： 名古屋港には遠隔自動化ターミナルが TCB と NUCT の 2 か所があるが TCB においては 2 バース体制でバースウインドウに柔軟性が無く、NUCT では慢性的な船混みが生きています。生産性の高い遠隔自動化のメリットを生かせていない。</p> <p>意見・要望： *TCB 第 3 バース (TS3) を優先的に整備していただき、3 バース運用を構築し生産性の向上を目指す。【6】 *NUCT 第 4 バース (T4) の整備をすることでハブ港への近海フィーダーサービスの拠点として能力強化を図る。【7】 *TCB、NUCT の整備に注力することで CY の集約化を推進し労働力の分散を避け、生産性の向上を推進し競争力のある名古屋港を形成する。【8】</p>	<p>施策の方向性「I-a 高規格・高性能なコンテナ物流拠点を形成する」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>
<p>「ターミナル混雑緩和について」</p> <p>現状： NUCT は慢性的なターミナル混雑によりゲートインに時間を要し回転率の悪さがドレージ運賃に反映されコスト高に繋がっている。</p> <p>意見・要望： *ターミナルの整備やゲートでのコンテナチェック AI 化を促進し生産性の向上を目指してほしい。【9】 *ゲート用テナーを構えて、ゲートの時間を早くする。【10】 *搬出コンテナ予約制を取り入れる。【11】 *ターミナル内のヤードをゲート、本船と分けて運用。ゲート←→本船は自動化する。【12】 *情報がしっかりあるコンテナは、予約制にする。【13】 *コンテナドレー車に対するターミナル毎の混雑状況、コンテナ搬入搬出に対する所要時間見込みをリアルタイムで表示して情報提供して欲しい【14】</p>	
<p>① 金城埠頭の埋め立てを推進して頂き自動車専用ターミナルの運用を早期に開始し欲しい【15】</p> <p>② 自動車専用ターミナルの運用が開始されると同時には、旅客ターミナル設営をお願いします【16】</p> <p>③ コンテナターミナルのシャーシ等自動運転の推進をお願いしたい（特にトラック運転手不足は、深刻な問題になっています）【17】</p> <p>日本一の港だからこそできる事があると思います。他の港の状況や、国の動きを見てからではなく、自らがアジア一いや世界一の港湾を目指すべき時が来ていると感じています。今の名古屋港には、それほどの力が、いやそれ以上の力があると信じています。</p>	<p>施策の方向性「I-a 高規格・高性能なコンテナ物流拠点を形成する」及び「I-c シームレスな物流環境を構築する」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>
<p>名古屋港は日本列島のほぼ中心にあり、関東圏と中部圏のシームレスな物流環境の促進および、南海トラフなどの大災害時における「物流の大動脈のリダンダンシー」として「東名高速代替としての RORO シャトルによる海上輸送」を提案いたします。</p> <p style="text-align: right;">【18】</p>	<p>施策の方向性「I-b 多機能なロジスティクスハブを形成する」及び「I-c シームレスな物流環境を構築する」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>
<p>「在来船用多目的・大水深バースの早急な整備」</p> <p>現状： 金城ふ頭 85 番岸壁の改修工事が見込まれるなかで、名古屋港全体として在来船用の大水深バースが不足。</p> <p>意見・要望： *弥富ふ頭 8 番岸壁と背後地を早急に整備し、在来船用の多目的バースとして使用可能にしていきたい。【19】 *金城ふ頭 62 番岸壁の大水深化（水深 12m）【20】</p>	<p>施策の方向性「I-b 多機能なロジスティクスハブを形成する」及び「I-c シームレスな物流環境を構築する」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>「弥富ふ頭の岸壁及び背後地の早急な整備」</p> <p>現状： 弥富ふ頭6番・7番岸壁の総延長は510mで、全長200mクラスの自動車船が荷役を行うと全長230mクラスのRO/RO船の着岸は不可、バース待ちが発生。 また背後地スペースが狭く、自動車船とRO/RO船の同時荷役ができない。</p> <p>意見・要望： *直近対策として、岸壁を約100M延長し大型船の2隻同時着岸・荷役可能にする。【21】 *背後地スペースの追加整備（約15,000M²・7番の西側）【22】 *弥富8番岸壁を早急に整備、大型船の3隻同時着岸・荷役を可能にする。【23】</p>		<p>施策の方向性「I-b 多機能なロジスティクスハブを形成する」及び「I-c シームレスな物流環境を構築する」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>
<p>「周辺道路の渋滞対策の要望」</p> <p>現状： 西部地区からの接続道路は伊勢湾岸ICを含めて渋滞となる箇所が多く、トラックドライバーの労働時間の慢性長時間化や、荷主の求めるJITへの阻害となっている。</p> <p>意見・要望： *接続道路の信号や道幅の見直し、県東部への新たな幹線道路の敷設。【24】</p>		<p>施策の方向性「I-c シームレスな物流環境を構築する」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>
<p>「岸壁・背後地施設の充実・強化」</p> <p>意見・要望： *自動車船着岸バースには大型船用の受衝板付防舷材の設置。【25】 *ふ頭や岸壁へ通じる橋梁について、補強工事もしくは早期埋め立てにより耐荷重を増強頂き重量物の輸送を可能にして欲しい【26】</p>		
<p>「港湾地区におけるシームレスな物流環境を構築する」</p> <p>現状： *重量物や幅広な貨物の港湾地区内輸送であっても道路管理者（名古屋港管理組合）の特殊車両通行許可が必要になっている。</p> <p>意見・要望： *港湾エリアでは、ある程度のサイズ以内であれば許可の取得無しでの走行を可能として欲しい。（通行出来る時間帯制限も無しとして欲しい）【27】</p>		
<p>*ゲートでのコンテナチェックをAI化すれば、業務も平準化しゲート止まりも解消すると思われる。【28】</p>		
<p>*バース混み対策として、効率的なバースの最適運用をAI化し、荷役機器の効率化もより進めていただきたい。【29】</p>		
<p>*情報通信技術の推進により港湾を含むサプライチェーン全体のリードタイムを短縮し生産性の向上に寄与することを期待する。【30】</p>		
<p>名古屋の港湾システムのnutswebではなく、NACCSで情報のやり取りを行えるように対応をしてください。 全国の港を対応するシステムを作る際に、名古屋港だけは対応していないので…というものがいくつかあり、名古屋港向けの対応は行わない決定を行う可能性があります。【31】</p>		<p>施策の方向性「I-c シームレスな物流環境を構築する」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。 なお、名古屋港においてもNACCSを使用した手続きに対応しており、NUTSとNACCSは情報の連携がされています。</p>

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
金城公共ふ頭はもとより、施設岸壁への陸電設備の設置、補助。(最新の内航船舶には順次装備中)	【32】	施策の方向性「I-d 港湾物流の脱炭素化を推進する」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。
「LNG バンカリング・次世代燃料への対応」 意見・要望： ＊LNG の供給船の整備・誘致 【33】 ＊LNG バンカリングの承認申請の簡素化（現状、保安部へ申請提出から約1か月） 【34】 ＊LNG バンカリング中の制限事項の緩和（マニフォールド付近の荷役中止） 【35】 ＊本船及び荷役機器への次世代燃料（LNG、アンモニア、水素、メタノール等）の供給システムの整備 【36】		
＊9号地内航海運基地より各メーカーの自動車建機・農機・TR一般貨物を名古屋港をハブ港とし内航拠点より一般貨物船（RORO船）・車輛専用船を介し無人航送により全国に輸送し船舶での拠点間物流を展開している。地域のもの作り産業の実輸送・自らの環境負荷低減活動を実践。それらに寄与する船舶を介して名古屋港発展のために環境物流に永続的に貢献する。	【37】	施策の方向性「I-d 港湾物流の脱炭素化を推進する」に、海上輸送の活用が環境負荷低減に繋がることを示すため、7. 施策の方向性 P45 の記述を以下の通り修正します。 【P45 修正】 その実現のため、荷役機械の水素燃料化や電動化、船舶や車両への次世代燃料の供給体制の構築、 <u>モーダルシフトによる物流の効率化</u> などに取り組み、…
「岸壁・背後地施設の充実・強化」 意見・要望： ＊夜間の荷役作業の安全性向上為、照明器具の充実、照度のアップをお願いしたい。 【38】 ＊管理組合の賃借地は基礎が必要な建造物を建設できない規制があり、事務所・トイレ・休憩所の設置ができず労働環境が全く改善できない。この制度の早急な見直しを切望します。 【39】		施策の方向性「I-e 活力と働きがいのある環境を作り出す」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。
＊取扱量増加を目指すのであれば、港湾作業の更なる効率化が必要。大型船寄港を検討するには本船作業時間の短縮も課題である。 【40】		
＊人手不足の解消に向けて、施設のインフラ整備を図り、国際競争力の強化が不可欠である。 【41】		
＊港湾労働者や船員の働きやすさ・安全性向上に資する取り組みを具体的取組に反映していただきたい。 【42】		
＊港湾で働く若い人材を確保するため、引き続き宣伝していただくとともに魅力的な港づくりを促進していただきたい。 【43】		

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>「施設使用料に関する要望」</p> <p>現状： 港湾労働人口の減少に備え、生産性の高いコンテナターミナルを形成することを希望するが、施設の利用にあたって施設使用料が高額になると収益性の確保が困難になる。</p> <p>意見・要望： *新しいコンテナターミナルのスペックや借受方法などについて、関係者間で十分な議論の場を設けていただきたい。【44】 *港湾施設の料金や利用ルールについて、制定当時より環境が変化しており運用に課題が生じている。今後の発展を見据え現状に合わせた柔軟な制度へ見直しをお願いしたい。（倉庫は建築年数を考慮した価格変更、荷捌き地や庫外未使用スペースは運用方法の検討）【45】</p>		<p>いただいたご意見・ご要望については、関係者の意見を聞きながら検討してまいります。</p> <p>なお、港湾施設の料金については、物価上昇等に伴う建設・維持管理に係る費用の増加などの環境変化や、他港湾の状況も考慮して検討していく必要があると考えております。</p>
<p>*内航船の接岸環境・荷役効率化・航路整備の方針を、長期構想の中でより具体的に示してほしい。【46】</p>		<p>ご意見いただいた接岸や荷役、緊急輸送ルートの確保に関する記載内容は、内航船、外航船含む全ての船舶を対象としております。</p>
<p>*内航船を活用した緊急輸送ルート構築や連携体制の整備を長期構想の中で明確に位置付けていただきたい。【47】</p>		
<p>*①潮見ふ頭、周辺の定期的な浚渫、水深確保、船舶の安全運航のため(B Q1, B Q2, B S, Q2 岸壁)水深 8.8m 8.2m 8.0m 7.5m【48】</p>		<p>私設岸壁前面における船舶の入出港及び回頭に必要な泊地の水深確保については、岸壁所有者に適切な管理を働きかけてまいりたいと考えております。</p>
<p>9号地への通勤バスの増便【49】</p>		<p>バス事業者にお伝えさせていただきました。</p>
<p>「インフラの増強」 *就労者数の多い飛島ふ頭各エリア（西四区、西三区）に公共機関のあおなみ線を延伸してほしい【50】</p>		<p>鉄道事業者にお伝えさせていただきました。</p>
<p>名古屋港長期構想（中間案）において、P46 施策の方向性 I-e や P47 施策の方向性 I-g において、業務効率化のための DX の推進や AI などの最新技術の活用による効率的・戦略的な維持管理についての記載が有ります。 近年、人材不足や人件費高騰が社会的に課題になっており、DX・最新技術の導入による効率化によってこれらの課題をクリアしていくことが一般的な流れになっていると認識しています。 名古屋港管理組合様においても DX や AI 活用をさらに推進して業務効率化や維持管理等にあたる職員様の負担軽減をより一層進めるべきと考えます。【51】</p>		<p>施策を効果的かつ効率的に進めていくため、DXやAI活用をさらに推進してまいります。</p>

施策の方向性（２）次世代産業基盤の創出

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>・名古屋港の将来像について、広範な観点から検討いただき感謝。取りまとめの大枠に異存ない。【52】</p> <p>・名古屋港エリアは、産業が引き続き旺盛で、まとまった事業用地の確保も難しいことから、ポートアイランドの利活用を含めて整理いただいていることは大変意義がある。【53】</p> <p>・いずれの将来像を目指すにしても、インフラが整っている／整う見込みがあることが重要であるが、国や自治体と連携の上、補助金等の獲得も視野にした公共事業による先行投資がなされなければ、利活用は進まないのではないか。【54】</p> <p>仮に、利用することになる民間企業等だけがこれを負担して整備する構図では、企業側も利用判断が困難になってしまうものと考えられる。特に、2（オリジナルはローマ数字）のシナリオになる場合、水素・CO2・天然ガス等のパイプライン整備も併せて実施することが、全体工事費の削減の観点からは、望ましいと思われるため、今後の調整においても留意いただきたい。【55】</p> <p>・また、脱炭素化に向けては、様々な実現手段があるものの、技術的課題の克服、経済性の向上、商品価格への反映の考え方などに鑑み、何か1つの手法を本命視することは難しい状況だと考えられるし、相補的に導入することが適切な側面もある。現時点で決め切らず、見通しが立つまで、多様な手段の検討を妨げないような進め方をお願いしたい。【56】</p>		<p>施策の方向性「Ⅱ-a 次世代エネルギー等の大規模拠点を形成する」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p> <p>また、長期構想の実現にあたっては、民間事業者と連携し、経済的な視点も含めて、迅速かつ柔軟に取り組んでまいります。</p>

施策の方向性（3）魅力や海の豊かさの向上

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>災害時の機能維持としての防災対策、商業港としての物流強化について重きを置いて策定されていると感じた。</p> <p>前回の計画ではみなと賑わい施設の一環としてクルーズ客船用のターミナル設置と併設したフェリーターミナル移転が記載されていたと記憶しています。</p> <p>親しみある名古屋港とするためにも、船に親しむために下記施設の設置を検討していただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ客船の受け入れ体制強化：クルーズ客船の寄港増加を見据え、受け入れ施設の拡充や周辺地域の観光資源との連携強化を要望します。特に、名港中央大橋を通過できない大型客船は現在、金城ふ頭で対応されていますが、ターミナルが無く、テントなどでの対応のため、大型客船が名古屋寄港を避ける要因になっていると思料します。 <p>名港中央大橋より南側に、常設のターミナルを設置いただき、大型客船の誘致に努めていただきたい。【57】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フェリーターミナルの移転：現在のフェリーターミナルは老朽化しており、周辺に施設もないため名古屋港の玄関としては悲しいほど寂れています。クルーズ客船用ターミナル設置に併せて移転・再整備を行い、利便性向上と地域活性化に貢献することを期待します。【58】 <p>客船・フェリー併設ターミナルが整備されることで、ガーデンふ頭と金城ふ頭で人の移動が生まれるとともに、寄港船舶を眺めるには水上からが一番であるので、水上交通の拡充も期待される。</p>		<p>施策の方向性「Ⅲ-a “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」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>
<p>物流で日本一は本当に素晴らしいですし、もちろんこれからも伸ばして欲しいです。私の希望としては、海外の大型客船の離発着港（10～20万トン）としてもっと整備&誘致して欲しいです。</p> <p>人口が減る位一方のこの国で車産業に頼るのはとても怖いと感じています。</p> <p>AIが進み、どんどんVRの世界が広がる中、これから広がるのは【体験格差】だと思います。中でも誰しもが体験したいのが【観光】です。</p> <p>まさに日本は世界中が憧れる国であり、我らが愛知にはまだ世界に知られていない宝がたくさんあります。交通の便もよく、寄港すれば、水族館に大型スーパーもあり、地下鉄もある。足を伸ばせばレゴランドも、ジブリパークも、名古屋城もトヨタ博物館もある。食事は発酵食から名古屋飯まであり、どの寄港地にも負けない強さと魅力がたくさんあります。</p> <p>大型船が1隻、着岸するだけで、生まれる経済効果は平均で1億2千万円。世界中でどんどんと大型客船が造船され、我が国日本がクルーズ客100万人時代を国策として目指す今、物流だけではなく、人も招き入れる方法をしっかりと考えて欲しいです。</p> <p>私は年に3回以上、クルーズ旅に出かけています。ぜひ名古屋から、軽やかに乗船できる日が1日も早く来ることを心から願っています。</p> <p style="text-align: right;">【59】</p>		

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>名古屋港ガーデンふ頭イタリア村跡地の再開発に向けた私なりのご提案 ◎魚介類の食文化に関する文化施設の建設 ガーデンふ頭の魅力向上、地球経済の起爆剤 「海」に関する文化施設 「食べる」一人間の最も基本的な生命活動 おいしい料理—最も集客力高く、リピーターも多い分野ではないか。</p> <p>魚の食文化施設がガーデンふ頭にある ↓ 名古屋港の魅力向上。認知度向上。広報面でのインパクト。 ↓ あらゆる人の興味・関心につながる施設になりうる。</p> <p>漁業や食文化、料理等において、高いスキルを持っていても、経済的に苦しい方への雇用創出、生産性向上にもつながりうる。 ↓ 様々な社会問題解決の場にもなりうる。</p> <p>○活用例 ・すし職人大会コンテスト ・魚料理大会コンテスト ・魚料理教室→婚活・子どもの料理体験 →生涯学習 ・世界の食文化体験 ・魚が食卓に運ばれてくるまでに、を学ぶ場所 ・漁業にまつわる社会問題解決についての研究拠点</p> <p>現時点で思いついたことを書いただけですので。 実現のためには、相当多くのハードルがあると思いますが、「アイディア」としては、面白いことを思いついたのではないかと思います。 【60】</p>		<p>施策の方向性「Ⅲ-a “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」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>
<p>名古屋港長期構想（中間案）においては、生物多様性保全に関する視点・構想が見られず、「昆明・モンリオール生物多様性枠組」に基づく2050年グローバルゴールの達成を目指して政府が策定した「生物多様性国家戦略2023-2030」の精神が十分に反映されていない内容となっています。</p> <p>かつて名古屋港周辺には広大な干潟が広がり、シギ・チドリ類を中心とした豊かな生態系が存在しましたが、埋立・開発によりその多くが失われました。</p> <p>「生物多様性国家戦略2023-2030」の基本戦略1では次のように明記されています。</p> <p>行動目標1-1：陸域及び海域の30%以上を保護地域及びOECMにより保全し、管理の有効性を強化する。</p> <p>行動目標1-2：土地利用・海域利用による生物多様性への負荷を軽減し、生態系の劣化を防ぐとともに、既に劣化した生態系の30%以上を再生し、生態系ネットワーク形成に資する施策を実施する。</p> <p>これらの方針を踏まえ、名古屋港においても、生物多様性保全と産業利用の両立を図る視点が必要と考えます。 【61】</p> <p>つきましては、以下の提案をいたします。</p> <p>1. ポートアイランドの全域または一部を自然保護区として位置づけ、人工干潟の創出などにより、かつての干潟生態系の代替地とすること。 【62】</p> <p>2. 産業界、自然保護団体、一般市民、ならびに哲学・倫理学者等を含む協議体を設け、ポートアイランドの産業利用と生物多様性保全のあり方を倫理的視点も踏まえて検討すること。 【63】</p> <p>これにより、名古屋港が持続可能な開発と生物多様性の再生を両立させる先進的モデル港となり、ラムサールシティ認定都市の名にふさわしい港となることを期待します。</p>		<p>施策の方向性「Ⅲ-c 良好な港湾環境を創出・保全する」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p> <p>また、長期構想の実現にあたっては、経済的価値と社会的価値の両立を図る視点をもって取り組んでまいります。</p>

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>鍋田ふ頭と南5区を「ローマ数字3-C 良好な港湾環境を創出・保全する」とありますが、「地域の発展に寄与する付加価値の高い環境を整備する」いった、地域の発展に寄与する構想として欲しいと思います。</p> <p>中間案61ページの「南部地区、西部地区をはじめとする全域」「ローマ数字3-C」は環境に配慮したもので、全体としてすばらしい記述だと思います。</p> <p>一方で、南5区や鍋田ふ頭の一部は、名古屋港管理組合直轄の区域であることから、他区域と異なり、地域への固定資産税・都市計画税や法人住民税といった還元はありません。</p> <p>特に南5区ローマ数字3工区は、排水基準の問題から産業廃棄物による埋立地としての役割を終えることができず、未だに土地の有効活用ができません。そのため、地元の長年の貢献と期待とは大きく乖離した状態が15年以上続いており、先の見通せない状況です。</p> <p>こうしたことから、単なる緑地の創出や保全ではなく、「地域の発展に寄与する付加価値の高い整備」が必要とであると思います。【64】</p> <p>また、ポートアイランドの土地の帰属については、こうしたことにも配慮していただきたいと願うものです。【65】</p>		<p>施策の方向性「Ⅲ-c 良好な港湾環境を創出・保全する」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p> <p>また、長期構想の実現にあたっては、地域と共生する視点をもって取組を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>ポートアイランドの帰属については、地方自治法に基づいて、適切に決定されるものと認識しております。</p>
<p>「インフラの増強」</p> <p>*地下鉄(名古屋港駅)とあおなみ線の接続による港地区の人の往来活性化と商業施設の誘致</p>	<p>【66】</p>	<p>鉄道事業者にお伝えさせていただきました。</p>

施策の方向性（４）安全・安心の確保

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>*サイバー攻撃に耐え得るシステムの強靱化対策を積極的に国に働きかけを行なっていたいただきたい。</p>	<p>【67】</p>	<p>施策の方向性「I-f 物流機能を強靱化する」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>
<p>「既存岸壁の確保と能力維持に関する要望」 現状： 飛島北やR3の岸壁利用停止と新規岸壁の運用開始との期間にギャップがあり水際線の減少による影響が非常に大きい。 意見・要望： *既存の岸壁水際線の確保 新規岸壁の整備までの間に飛島北、R3の岸壁利用が出来ないことは困る。延命措置を施し水際線の確保を望みます。</p>	<p>【68】</p>	<p>施策の方向性「I-g 港湾施設を効率的・戦略的に維持管理する」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>

ご意見	本組合の考え方
<p>【数字】意見の通し番号</p> <p>中間案を拝見する中で、今後の名古屋港の将来像に「木材港としての役割」が十分に反映されていないように感じました。名古屋港はこれまで長年にわたり、中部圏における木材流通の重要拠点として発展し、住宅産業や建設業、地域経済を支える基盤として大きな役割を担ってきました。近年、国産材の需要拡大やカーボンニュートラル、持続可能な社会形成の観点からも、木材の安定供給体制の確保はますます重要性を増しています。その中で、名古屋港の木材港機能は、単なる物流拠点にとどまらず、環境配慮型社会の実現に寄与する戦略的インフラであると考えます。</p> <p>つきましては、名古屋港長期構想について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・木材港としての歴史的役割【69】 ・今後の木材関連産業の発展支援【70】 ・木材物流機能の維持・強化【71】 <p>を明確に位置付け、将来ビジョンの中に反映していただきますよう強く要望いたします。</p>	<p>木材産業が名古屋港の歴史・文化である、多様な役割を果たしている、脱炭素社会などに貢献する産業であるとのご意見を踏まえ、2. 名古屋港の概要 P8、P11、8. 空間利用の方向性 P59、P65 の記述を以下の通り修正します。</p> <p>【P8 修正】 名古屋港の変遷の図に、木材港の写真を追加</p> <p>【P11 修正】 弥富ふ頭、木場金岡ふ頭には、木材を輸入・保管・加工する木材港が立地しており、輸送形態の変化などにより、土地の利用転換の多様化が進んでいます。</p> <p>【P59 修正】 航空機産業や、循環産業、木材産業などが立地する内港・金城地区及び西部地区において、航空機産業などの既存産業の更なる発展とともに、脱炭素社会や循環型社会への移行に資するよう、<u>既存産業とともに新たな産業を振興する。</u></p> <p>【P63 修正】 物流機能との連携を図りながら次世代を担う<u>新たな産業を振興する</u></p> <p>【P65 修正】 また、木材を輸入・保管・加工する木材港もありますが、輸送形態の変化などにより利用状況が変化して、<u>土地利用の多様化が進んでいます。</u> また、<u>一部利用されなくなった水面貯木場</u>など既存施設の利用転換によって…</p> <p>具体的な取組に関するご意見は、空間利用の方向性「西部地区」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>名古屋港長期構想（中間案）において、木材港（弥富ふ頭・木場金岡ふ頭）が「輸送形態の変化により利用転換が進んでいる」と位置づけられ、将来像の重点分野から実質的に外れている点について、見直しと再評価を要望します。</p> <p>私たち木材産業に携わる者の共通認識として、木材港は物流機能を超えた文化的・歴史的・社会的価値を持つ重要な地域資源であり、その役割は現在も変わらず必要とされています。名古屋港は歴史の中で木材と深く結びついて発展してきた経緯があり、この価値を将来像から外すことは、地域の文化資産・産業資源を失うことにつながります。</p> <p>■ 意見①：木材港の「利用転換」は現場の実態と異なる</p> <p>中期案では木材港の機能が縮小しているように記されていますが、業界としての共通認識は以下の通りです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 弥富・飛島地区は現在も国内有数の規模で稼働している貯木場である ・ 木材価格の高騰・需給不安により、水中保管の重要性はむしろ増している ・ 長尺材・社寺用材・特殊材などは代替技術が存在しない ・ 原木が一時期に大量入荷する特性から、港湾貯木場が調整役として産業を支えている <p>したがって、「利用転換が進んでいる」という説明は実態と乖離しています。</p> <p>■ 意見②：木材港は名古屋港固有の文化資産である</p> <p>中期構想で掲げられる「港湾固有の魅力」の最たるものが木材港です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 貯木場は名古屋港の水面景観を形づくる歴史資産 ・ 筏流しや貯木技術は地域に息づく港湾文化 ・ 他地域では失われつつある希少な文化的価値を持つ <p>木材港は「過去の機能」ではなく、名古屋港の文化・歴史そのものです。</p> <p>■ 意見③：利用転換には長期的費用と損失があり、慎重な判断が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 貯木場の維持費が必要なのは理解している ・ しかし埋め立て・造成には莫大な長期費用が発生する ・ 文化・景観・産業資源の喪失は地域の不可逆的損失となる ・ 利用転換後の土地需要が将来にわたり保証されているわけではない <p>そのため、「維持の負担」と「失った時の負担」を比較する評価が不可欠です。</p> <p>■ 意見④：木材港は次世代港湾の施策と矛盾しない</p> <p>中期構想にある交流・教育・地域連携の方向性は木材港と極めて相性が良い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境・港湾文化・木材産業の教育拠点化 ・ 木材港を核とした観光・地域回遊性の創出 ・ 現代建築やカーボンストック教育への活用 <p>木材港は「古い施設」ではなく、未来にも価値を生む資源です。</p> <p>■ 提案</p> <p>以下を中期構想に反映されることを要望します。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 木材港を名古屋港固有の文化・歴史・産業資源として明記すること【72】 2. 木材港の役割を「縮小」ではなく「多様化」として正しく評価すること【73】 3. 利用転換の判断に、維持費と埋め立て費の長期的コスト比較を含めること【74】 4. 木材港の文化的・教育的価値の活用方針を検討項目に追加すること【75】 5. 行政・港湾管理組合・木材団体（NMS含む）の協議体の設置を検討すること【76】 <p>■ まとめ</p> <p>名古屋港の木材港は、産業・歴史・文化・景観・教育のすべてを兼ね備えた地域独自の資源です。木材産業に携わる者、そして名古屋港と共に歩んできた若手世代として、この価値を中期構想へ適切に位置づけていただくことを強く要望いたします。</p>	<p>木材産業が名古屋港の歴史・文化である、多様な役割を果たしている、脱炭素社会などに貢献する産業であるとのご意見を踏まえ、</p> <p>2. 名古屋港の概要 P8、P11、8. 空間利用の方向性 P59、P65 の記述を修正します。 （修正内容は前頁と同じ）</p> <p>具体的な取組に関するご意見は、空間利用の方向性「西部地区」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>	<p>【77】</p>
<p>木材は近年、燃えにくい木材、折れにくい木材の開発研究が進み、高層の建物にも使用されるようになってきています。名古屋港木材港のもつポテンシャルを活用して、エコで将来にわたって開発・研究するセンターなどを推進してください。木材利活用・研究施設を誘致してはどうでしょう。</p>		<p>【77】</p>

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>名古屋港長期構想(中間案)の公表にあたり、名古屋港管理組合が港湾の将来像を明確に示そうとされていることに敬意を表します。以下、木材産業に携わる立場から、名古屋港が今後も持続的に発展し、地域産業に寄与し続けるための観点を述べさせていただきます。</p> <p>1. 木材港の「機能再編」としてだけでなく、GX・防災・循環型社会の観点から再評価をお願いしたい【78】</p> <p>中間案では、西部木材港について「輸送形態の変化に伴い、土地利用の転換が進んでいる」と整理されている一方、木材産業が果たしうる将来価値についての検討は十分に記載されていないように感じられます。</p> <p>しかし木材産業は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再生可能でカーボンストック機能を持つ資材の供給 ・建設・住宅需要の下支え ・木質バイオマス燃料等によるカーボンニュートラル社会への貢献 ・災害時の応急資材供給(合板・構造材等) <p>といった形で、GX・防災・循環型社会の柱となる産業です。</p> <p>そのため、木材港を単に「縮小・転換する対象」と捉えるだけでなく、将来の環境・エネルギー政策と調和した再定義をぜひ検討いただきたく存じます。</p> <p>2. 木材産業の物流効率化を促進するための港湾機能の確保・改善を求めます【79】</p> <p>名古屋圏の木材需要は今後も一定規模で継続すると見込まれ、災害時の需要増にも対応し得る体制が求められます。</p> <p>そのため、将来の土地利用検討にあたっては、以下の観点を盛り込んでいただけますと幸いです。</p> <p>(1) 木材専用ヤード・上屋エリアの一定規模の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ化が進んだ昨今、構造材・集成材・原木等は在庫する保管場所を必要とする貨物です。 ・港湾から完全に後退させることなく、効率的で集約型の木材物流拠点として再構築する選択肢を残して頂きたいと考えます。 <p>(2) 木材港と陸上交通の結節点としての交通アクセス整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・木材の輸送では幹線道路アクセス・大型車動線の明確化が極めて重要です。 ・場内道路・アクセス道路の改善、混雑解消など、産業用物流としての視点を希望します。 <p>(3) 多様な輸送形態に対応できる港湾インフラ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ/在来船の併用 ・あらゆるサイズ、重さの木材に対応可能な荷役機材と荷役業者の確保 ・バルク貨物取扱の柔軟性 <p>といった、多様な木材物流に対応できるハイブリッド型機能があると、名古屋港は今後も地域の木材供給の基幹港としての役割を果たし続けられます。</p> <p>3. 土地利用転換を進める場合でも、木材関連事業者の移転・集約に関する明確なロードマップを要望します【80】</p> <p>木材関連事業者は港湾部に在庫・加工拠点を構え、多くの雇用を生み出しています。</p> <p>土地利用転換が進む場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・代替地の提示 ・移転費用・インフラ整備に関する支援(制度面の検討) ・移転の段階的スケジュールの設定 <p>など、事業の安定継続を確保するための対話的プロセスをお願い申し上げます。</p> <p>港湾計画の変更が急激に行われると、流通・在庫機能が途切れ、地域建設業界にも影響が及びます。計画段階からの丁寧な調整を期待します。</p> <p>4. 名古屋港を「木材の高度利用・GX 拠点」として発展させる可能性の検討を希望します【81】 (次頁へ)</p>	<p>木材産業が名古屋港の歴史・文化である、多様な役割を果たしている、脱炭素社会などに貢献する産業であるのご意見を踏まえ、</p> <p>2. 名古屋港の概要 P8、P11、8. 空間利用の方向性 P59、P65 の記述を修正します。 (修正内容は前頁と同じ)</p> <p>具体的な取組に関するご意見は、空間利用の方向性「西部地区」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>	

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>(前頁より)</p> <p>木材産業は、今後の社会の脱炭素化において不可欠な産業です。港湾内においても、例えば下記のような方向性を検討いただくことで、名古屋港の新たな価値を創出できると考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・脱炭素建築材の供給拠点としての位置づけ ・木材・木質バイオマスの輸入・製造・供給を一体化した GX 産業クラスター ・港湾建築物・物流施設における木造、木質化の推進 ・港湾内での木質バイオマスの活用(熱供給・エネルギー利用) <p>名古屋港は大規模物流と産業集積を兼ね備えた稀有なエリアであり、木材産業との親和性は高いと考えています。</p> <p>5.まとめ;港湾の多様性を保つ意義【82】</p> <p>名古屋港は、日本有数の総合港として多様な産業を支えてきました。今後、次世代エネルギーや自動車産業が発展する一方で、木材産業のような生活・建設基盤を支える産業も不可欠です。土地利用転換を進める際にも、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾産業の多様性を維持すること ・地域産業への供給責任を果たし続けること <p>を柱として検討いただきたいと思います。</p> <p>名古屋港が、将来にわたって木材産業にとって「使いやすい港」「持続可能な港」として発展していくことを期待しております。</p>	<p>(前頁記載)</p>	
<p>名古屋港木材港は開港以来50数年を迎え、当初は原木輸入が大宗をしていますが、昨年名古屋港において原木による輸入が減少し、筏えい航作業もなくなりました。よって水面貯木場の役割もなくなり例えばだい6貯木場などは、まったく利用されなくなり役割をおえています。公有水面であるため簡単には埋め立てはだきませんが、他への転用を図るところを検討すべき時に来ていると思います。</p> <p style="text-align: right;">【83】</p>	<p>空間利用の方向性「西部地区」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>	

空間利用の方向性（２）南部地区

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>平成 23 年 3 月に策定されている個別計画「名古屋港 国際バルク戦略港湾(穀物)計画」に関する記述がありませんが、整合を図って欲しいと思います。</p> <p>中間案 55 ページ以降の「8. 空間利用の方向性」の南部地区において、国際バルク戦略港湾(穀物)についての記述をしていただきたいと思います。</p> <p>66 ページの「南部地区は、天然ガスの輸入・供給や原油の精製などエネルギー関連のほか、鉄鋼の生産、発電などの基幹産業が立地しています。」との記述に「穀物製品の生産」を入れてはどうでしょうか。また、それ以降に記述においても「名古屋港国際バルク戦略港湾(穀物)計画」に整合した記述を加えていただきたいと思います。</p>	<p>【84】</p>	<p>国際バルク戦略港湾(穀物)計画との整合を示すため、7. 施策の方向性 P48、8. 空間利用の方向性 P59、P66 の記述を以下の通り修正します。</p> <p>【P48、P59 修正】 既存産業の GX機能強化や関連する産業の立地を…</p> <p>【P66 修正】 南部地区は、天然ガスの輸入・供給や原油の精製などエネルギー関連のほか、鉄鋼の生産、発電、穀物の輸入・加工などの<u>を行う</u>基幹産業が立地しています。</p> <p>今後の施策展開にあたっては、<u>既存産業の機能強化の取組を踏まえながら</u>、既存のエネルギー関連施設の活用などにより、…</p>

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>「ターミナル周辺の慢性的な混雑対策について」 現状： ターミナル周辺の慢性的な混雑 意見・要望： *ポートアイランドCYを建設して、東海市方面や内陸CY（ICD）まで鉄道（地下）で繋ぎターミナルを分散させてほしい。</p>	<p>【85】</p>	<p>空間利用の方向性 「ポートアイランド地区」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p>
<p>「名古屋港長期構想（中間案）」の策定にあたり、名古屋港の長期的な競争力強化と臨港道路ネットワークの最適化を実現するため、以下の段階的な施策を提案します。</p> <p>【提案フェーズ】 鍋田と飛島の対岸（港奥部）を道路橋でまず直接連結する。（迅速な物流ネットワーク構築） 道路橋による暫定連結が完了した後、以下の二つの施策を並行して推進する。 ポートアイランドを物流拠点へ早急に開発・機能強化する。（既存資産の最大限活用） 道路橋連結部に挟まれた海域を全面的に埋め立て、広大で安定した土地を創出する。（将来の港湾・産業用地確保）</p> <p>提案のメリット：費用・期間の抑制と段階的な競争力強化 既存ルートの困難回避とコスト抑制： ポートアイランドを経由して新たな橋やトンネルを建設する場合、港央部の航路や水深の制約、あるいは既存施設の密集により、物理的に計画が困難になる可能性が高いです。 仮に建設可能であっても、その費用は極めて膨大となり、完成までの期間も長期化せざるを得ません。 港奥部での道路橋連結は、これらの物理的・経済的な困難を避け、より短期間かつ低コストで、ふ頭間のネットワークを迅速に構築することを可能にします。 段階的かつ戦略的な港湾機能の強化： 道路橋の完成により、物流の効率が向上した段階で、ポートアイランドの既存資産を活かし、早急に次世代の中核物流拠点として機能強化することで、喫緊の需要に応えます。 これと並行して、埋め立てという大規模かつ時間を要するプロジェクトを進めることで、ポートアイランドの機能強化が完了する頃には、埋立地が更なる港湾機能拡張や新産業用地として利用可能となり、切れ目のない競争力強化を実現します。 土地利用の最大化： 海域を全面的に埋め立てることは、将来的な需要変動にも柔軟に対応できる強靱で広大な土地基盤を提供します。これは、中部圏の長期的な経済発展を支える、極めて重要な要素となります。</p> <p>結論 本提案は、既存の難点を回避し、短期的な対応（道路橋、ポートアイランド開発）と、長期的な基盤創出（埋め立て）を連携させることで、名古屋港の将来の経済活動を最も効率的かつ効果的に支える、長期構想にふさわしい戦略的な開発計画であると考えます。</p>	<p>【86】</p>	<p>空間利用の方向性 「ポートアイランド地区」に関する取組を進めていく中で、参考にさせていただきます。</p> <p>また、長期構想の実現にあたっては、短期的、長期的な視点をあわせもって戦略的な開発計画が必要であることを意識して取り組んでまいります。</p>

ご意見	【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>このたび、名古屋港のポートアイランドの将来的な活用について、ひとつの提案をさせていただきますたくご連絡いたしました。</p> <p>現在、ポートアイランドは広大な未利用地として存在しており、将来的な利活用が検討されていると承知しております。</p> <p>私は、大阪・夢洲の事例を参考に、ポートアイランドを国際博覧会（万博）の誘致候補地として位置づけることが、名古屋港および地域の活性化に大きく寄与するのではないかと考えております。</p> <p>夢洲はかつて未利用地として課題を抱えていましたが、万博誘致を契機に交通インフラ整備や都市再生が進み、現在では IR や複合施設の開発も進行中です。名古屋港においても、ポートアイランドを活用した万博誘致は、港湾機能の再編、観光・文化の振興、地域経済の活性化に繋がる可能性があると感じております。</p> <p>もちろん、行政区画の整備や地盤改良、交通アクセスの確保など多くの課題があることは承知しておりますが、長期構想の一環として検討いただければ幸いです。</p> <p>市民の一意見として恐縮ではございますが、名古屋港の未来に対する期待と敬意を込めて、提案させていただきました。ご多忙のところ恐縮ですが、ご一読いただけますと幸いです。</p>	<p style="text-align: right;">【87】</p>	<p>現時点では想定できない新たな需要のひとつとして捉え、需要が発生した場合には、適切に対応してまいりたいと考えています。</p>

<p>ご意見</p> <p style="text-align: right;">【数字】意見の通し番号</p>	<p>本組合の考え方</p>
<p>中間案の港湾の各図において、弥富ふ頭地先、ポートアイランド南、北浜ふ頭地先、南5区第2期工事計画部分が点線で示されていますが、その部分に関する記述がありませんので、記述していただきたいと思いをします。</p> <p style="text-align: right;">【88】</p>	<p>ご意見を踏まえ、弥富ふ頭、ポートアイランド南、北浜ふ頭、南5区の点線は、現在の名古屋港港湾計画における土地造成計画の範囲であることを示すため、2.名古屋港の概要P9を以下の通り修正します。</p> <p style="text-align: center;">【P9 修正】</p> <p>点線の説明を追加</p>
<p>浚渫土砂による埋立地確保の将来構想についての記述をして欲しいと思います。</p> <p>名古屋港は浚渫土砂の問題は避けては通れないと思いますが、20～30年後の長期構想において、中部国際空港周辺の埋立地確保以降の構想に関する記述が必要であると思います。</p> <p style="text-align: right;">【89】</p>	<p>現在、国により、中部国際空港沖に新たな土砂処分場が整備されているところであり、相当の期間は、この土砂処分場が利用される見通しです。</p> <p>その後の土砂処分場については、関係者が連携して検討していくものと考えています。</p>
<p>「名古屋港長期構想（中間案）に関する意見」</p> <p>名古屋港の「特定利用港湾」指定同意に反対です。</p> <p>安保三文書の「国家安全保障戦略」には、「有事の際の利用」は「自衛隊のニーズに基づき、インフラの整備」が位置付けられ、あわせて「有事の際の対応も見据えた空港・港湾の利活用に関するルール作りを行う」と明記されています。</p> <p>政府が「武力攻撃事態が起きた場合の対応とは別の枠組み」と説明したとしても、「有事」にも対応できるインフラ整備を「平時」に押しすすめるものであることは否めず、「平時」と「有事」の境目をどう判断するのも曖昧であり、詭弁と言わざるを得ません。そして曖昧がゆえに、国の判断のみに従わされることにならざるを得ません。</p> <p>国は施設を利用する「緊急性の高い場合」の中に「存立危機事態」や「重要影響事態」が含まれると答えています。「存立危機事態」は、日本が直接攻撃を受けていなくても、日本と密接な関係にある他国(米国)が攻撃を受け、それが日本の存立を脅かす事態です。そして「重要影響事態」は、自衛隊が米国支援のための武力行使をおこなうときや、米国が海外で戦争を起こし、それが日本の平和と安全にとって重要な影響を与える事態です。そのように認定された場合に、戦争する米国を後方支援するときにも「特定利用港湾」を「柔軟かつ迅速」に利用することになります。</p> <p>「特定利用港湾」の指定によって、平素の訓練から「有事」までシームレスに民間港湾を活用する仕組みをつくらうとするものです。平素から訓練で使い、緊急時、「有事」にいつでも軍事利用できる体制をつくることにねらいがあります。</p> <p>実際に軍事利用されれば、国際法上も攻撃の対象とされてしまいます。「特定利用港湾」の指定は、住民の命と安全を守る自治体の責務に背き、住民の安全を脅かすことになります。</p> <p>この指定は、愛知県の空港・港湾が有事にも利用され、県民の生命財産を危機に陥れるだけでなく、米軍の軍事戦略に付き従い、戦争への危機を高める政府の行為に加担するものに他なりません。</p> <p style="text-align: right;">【90】</p>	<p>特定利用港湾については、国から本組合に対し、「名古屋港における円滑な利用に関する枠組みを関係省庁と本組合との間で確認すること」について依頼があり、本組合としては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ●港湾法の範囲内の施設利用調整であり、自衛隊や海上保安庁の優先利用のためのものでなく、有事の際の枠組みとは異なる ●自衛隊・海上保安庁の名古屋港における災害対応力の向上に資する取組である ●インフラ整備の促進が期待される <p>ことから、「名古屋港における円滑な利用に関する枠組みを確認した」旨を国へ回答しています。</p>

ご意見 【数字】意見の通し番号	本組合の考え方
<p>名古屋にもカジノを含めた統合型リゾート施設を造る。</p> <p>①名古屋港 ガーデン・金城・弥富ふ頭を専用バスで旅客して、②「競馬場、コンサート会場、催事会場、レゴランド」の他にも、ホテルを多数誘致。</p> <p>③日本の文化でもあるパチンコ・パチスロを中心として大きなカジノを造る。</p> <p>④中部国際空港から常滑⇄名古屋港間の定期便（海上）</p> <p>⑤海外の方を含む 人間ドックに特化した病院を造り、医療と博打の融合</p> <p>⑥ガーデン付近の商店街の復活、みなと祭りの屋台が常設（飲食の屋台村）で運営・集客できないか？</p> <p style="text-align: right;">【91】</p>	<p>名古屋港は、物流を通じて日本の発展をけん引する総合港湾として、持続的な発展を目指してまいりたいと考えております。</p>
<p>名古屋港及び中部経済圏防衛拠点構想 （台場機能の構築）</p> <p>孤立浮島の特異性を活かした海上自衛隊太平洋側の拠点。 燃料弾薬貯蔵庫とドックの併設。 日本の物流拠点やセントレアに対する、 対空脅威からのミサイル防御基地（アイアンドーム）。 あおなみ線を延長し守山など 内陸駐屯地との鉄道輸送網の確立。</p> <p style="text-align: right;">【92】</p>	