

名古屋港基本計画に関する意見募集結果について

名古屋港基本計画に対し、多くのご意見をお寄せいただきありがとうございました。

この度、皆様からいただきましたご意見の概要と、それに対する本組合の考え方を公表いたします。

今後、お寄せいただいたご意見を踏まえ、基本計画のとりまとめを図って参ります。

なお、ご意見のうち、内容について趣旨の類似するものをまとめて対応させていただいた他、原文を一部要約、または分割して掲載しておりますので、ご了承くださいようお願いいたします。

＜実施概要＞

募集期間：平成25年4月12日（金）から平成25年5月13日（月）まで

募集方法：名古屋港ホームページへの掲載、関係行政機関、名古屋港情報センター・本組合計画担当での閲覧を通じて、意見募集（パブリックコメント）を実施

意見提出数：64通、163件

		意見の分類	意見件数
基本計画の方針に関する意見 (58件)	国際戦略港湾としての位置づけの要望		16
	名古屋港の機能強化の重要性		7
	広域的観点からの名古屋港の役割		1
	リダンダンシー機能		2
	リニアインパクトへの対応		1
	社会情勢変化への対応		1
	コンテナ機能の強化・拡充		4
	大型船舶を活用したバルク輸送網の確立		7
	円滑な道路体系の確立		2
	安全かつ効率的な航路体系の確立		1
	港湾施設の安全性確保		11
	港湾環境の維持・回復・創造		3
	港湾における環境負荷の軽減		2
	港湾の能力に関する意見 (4件)	概算推計	
資料表記		1	
基本計画の施策展開に関する意見 (86件)	《物流・産業》 (17件)	既存コンテナターミナルの機能強化	1
		民の視点を取り込んだターミナル運営	1
		大型多目的船に対応した機能確保	3
		港湾空間の活用検討	6
		ふ頭間臨港道路の確保	5
		良好な航行環境の確保	1
		《安全・安心》 (21件)	海岸保全施設の機能強化
	耐震強化岸壁（コンテナ貨物輸送）の確保		1
	耐震強化岸壁（バルク貨物輸送）の確保		5
	災害時の早期復旧・事業継続の確保（BCP）		4
	広域的な防災拠点の確保		3
	《交流・環境》 (36件)	交流機能の強化	9
		大規模な浚渫土砂処分場の確保	15
		港湾緑地の拡充	4
		海域環境の保全	5
		貴重な自然環境の保全	1
		環境負荷軽減に貢献する港湾施設の導入促進	1
		環境負荷の軽減に資する交通流の分散	1
	《その他》 (12件)	交通環境の改善	7
		仮置土砂流出対策	2
フェリー・旅客船機能の確保		3	
その他の意見 (15件)	労働環境の改善	4	
	臨港地区の規制	4	
	公表資料	2	
	その他	5	
		合計	163

4. 提出意見と本組合の考え方

○基本計画の方針に関する意見

	No.	意見概要	本組合の考え方
国際戦略港湾としての位置づけの要望	1	いつ、いかなる時でも日本の産業を支え得る戦略港湾たる「名古屋港」を目指すべき。	名古屋港は、コンテナ貨物のみならず、バルク貨物や完成自動車を取り扱う総合港湾として、アジアの成長を取り込み、我が国の経済と産業の成長を牽引する「国際産業ハブ港」の実現を目指しております。特にコンテナ機能につきましては更なる機能強化を図り、引き続き、名古屋港の国際競争力強化に努めて参ります。
	2	名古屋港も京浜港・阪神港と同様の国際コンテナ戦略港湾として機能すべき。	
	3	戦略港湾の機能を有するハブ港として発展することが、将来的に中部の発展に寄与するものと思う。	
	4	国際戦略港湾を目指した計画で取組み、戦略港湾としての機能確保が必要。	
	5	中部地方は物流の大きな拠点であることから、国への働きかけを続け、落選した国際コンテナ戦略港湾に再認定されることを期待する。	
	6	国際コンテナ戦略港湾から落選したが、全国1位の港湾であることを踏まえ、応募した計画を強力に推進すべき。戦略港湾の2港選定を政策変更すべく強力に訴えるべき。	
	7	我が国の成長戦略を牽引し、国際競争力の強化、地域経済を支える産業物流の効率化を図るため名古屋港の役割は重要。京浜・阪神と同様に戦略的港湾に位置付け、更なる強化・発展が望まれる。	
	8	京浜港・阪神港と同様に国際コンテナ戦略港湾になれるよう努力してほしい。現状をみれば名古屋港のプロジェクトは端境期でかなり寂しいものを感じる。	
	9	日本のものづくり産業の中心地である中部経済圏を背後地とする名古屋港のコンテナ機能が、消費地である京阪神港に遅れをとっては、日本再生などできるわけがない。京浜・阪神港に勝るとも劣らないコンテナ機能の強化・拡充が必要である。	
	10	航路の増深、コンテナヤードの整備等しっかり計画・実施していただきたい。日本のハブ港としての位置付けを充実すべき。	
	11	稼ぎ頭の名古屋港は戦略港湾と同様の機能強化に取り組むべき。	
	12	コンテナ物流の強化は今回の基本計画で対応可能なのか。対応可能としても長期的には再度国際コンテナ戦略港湾を目指す必要があるのではないか。既定計画では飛島ふ頭公共岸壁（耐震強化岸壁）、コンテナターミナル早期確保の実現へ。	
	13	名古屋港は本来、国際コンテナ戦略港湾であるべきと考えます。日本のものづくりの中核である中京圏の物流機能を確保するため、京浜・阪神港に負けない港湾の構築は必須。	
	14	国際コンテナ戦略港湾に応募し落選した為に国際戦略港湾を目指すことを諦めたのか。	
	15	名古屋港のこれからの軸となる国際戦略港湾を目指すという大前提がある以上、コンテナやバルクについてはその戦略の一端がみえるような表現を加えるのを提案したい。とにかく名古屋港が今後の日本の貿易立国を支えていくという視点が重要だ。合わせて、緊急度に応じた施設整備の促進と計画倒れにならない整備実施の方策を実現していただきたい。	
	16	国際コンテナ戦略港湾に落選したが、国際競争を勝ち抜く為には、京浜港・阪神港と同等の機能が名古屋港にも必要と思う。今一度政府に陳情し、計画の見直しをしてほしい。	

名古屋港の機能強化の重要性	17	日本の国際競争力向上のためにも名古屋港が物流拠点として機能強化・充実することが重要。	ものづくり産業が集積する中部地域の産業競争力を強化し、日本経済の持続的な発展を物流面で支えるため、コンテナ、バルク、完成車取扱機能の強化を図っていくとともに、交通環境や安全環境の改善にも取り組んで参ります。
	18	日本経済と国民生活を支えるためにも、名古屋港の強靱化は価値ある投資である。	
	19	「ものづくり愛知」を支援するために、また、防災・減災対策としても早急な港湾機能の増強着手が不可欠と思われ、計画の早期着手、継続的な計画推進に期待する。	
	20	耐震岸壁、安全な航路、背後の交通環境などバランスの取れた計画を策定し、早期の整備を実施しないと、京浜、阪神の狭間に落ちこみ、「ものづくり中京」の足枷となる心配をいただく。	
	21	名古屋港はものづくりの拠点としての機能が期待され、地理的にも物流拠点として大いに期待でき、港湾の高機能化を早期に実現する必要がある。機を逸すると近隣諸国にアドバンテージを取られ、日本として大きな損失を被る。	
	22	中部圏の経済発展には、港湾機能の整備は重要であり、特にコンテナ貨物、自動車関連は大きな意味があると考えられる。したがって今後、国際港としての港湾整備は早急にかつ大胆にあるべき。	
	23	今後貨物量の増大が見込まれる中で、立地等で優位に立つ名古屋港の需要は高まると予測できる。そのために港湾の機能強化に加えて交通環境や安全環境の改善を含めた総合的な港湾能力の向上が必要。	
広域的観点からの名古屋港の役割	24	日本の産業を支えるインフラとしての名古屋港が果たすべき役割を考えると、名古屋港のみでなく、伊勢湾全体の将来像があるべきである。四日市港、中部空港も含めた広域的な開発計画のゆるぎない基本理念を構築し、その中で、中心となる名古屋港の計画を述べるべき。	伊勢湾、中部圏、日本全体から見た広域的な観点での名古屋港の役割についての検討も必要であると考えております。
リダンダンシー機能	25	3連動地震対策を始め、首都直下型地震時の京浜港のリダンダンシーなど名古屋港が果たすべき役割を考慮した基本計画とすべきである。	被災時における港湾相互の広域的なバックアップ体制の構築は重要であると考えており、国、関係機関の動向を注視しながら検討して参ります。
	26	コンビナート災害への備えを四日市港との連携をふくめて明記すべき。	
リニアインパクトへの対応	27	リニア中央新幹線の名古屋駅への乗り入れにより、ますます名古屋港へのビジネス・ロジスティクスとしての重要な位置付けが鮮明になってくる。そのためには、名古屋駅から名古屋港への人的アクセスを考慮した中川運河のあり方や、第Ⅱ期中部国際空港の見直しによる物流の合理化・効率化も含めたインフラ整備計画を、早期に検討する必要がある。	交流機能の強化や広域的利用も視野に入れた、水の交流軸の形成、利便性の高い交流空間の形成を基本計画の方針としております。
社会情勢変化への対応	28	今後の中中部圏の、人口減少、自動車交通の将来の転換、化石燃料・原発から自然エネルギーへの転換を見通した計画にすべき。	名古屋港を取り巻く環境変化と長期構想における社会経済の将来展望等を点検・検証した計画としております。
コンテナ機能の強化・拡充	29	国際戦略港湾として、大型船に対応した航路及び耐震強化岸壁の強化は急務と考える。	船舶動向の変化等に対応し、国際海上コンテナ機能の強化・拡充を図ることを基本計画の方針としております。
	30	最近の超大型コンテナ船（14万～16.5万DWT）就航のためには、水深約18.0m、バース長400～700m/1バースのバースを建設すべき。	
	31	京浜港・阪神港と同様、国際コンテナ戦略港湾の機能を確保し、競争力を高めるためにも大型船舶の入港が可能な航路が必要。	
	32	国際戦略港湾として、大型船に対応した航路の確保を行ってほしい。	

大型船舶を活用したバルク輸送網の確立	33	国際バルク戦略港湾について、早期に事業を進めるべき。	名古屋港における国際バルク戦略港湾施策の推進が、県民・市民の食の安全・安心確保や国内における産業活動の維持・強化に寄与するものと考えております。現在、国際バルク戦略港湾施策の実現に向け、北浜ふ頭地先の埋立免許取得に必要な調査を行っております。
	34	名古屋港は、国際バルク戦略港湾に選定されているが、具体の動きが見えない。	
	35	国際バルク港湾としての機能を早期に実現すべく事業を推進してください。	
	36	中部地区の物作りを支える機能として、バルク対応岸壁を早々に完成させていただきたい。	
	37	国際的な競争力を持つため、関東、関西だけでなく名古屋を拠点とした東海地区での国際バルク港湾機能の早期実現の推進を望む。	
	38	国際バルク戦略港湾に選定されたが、計画だけでなく、早期に事業を確実に進めるべき。	
	39	国際バルク戦略港湾に選定されているが、計画だけで事業進捗が遅れているように感ずる。南海トラフ地震対策や背後企業等の活性化も含め、日本経済の実質的成長の起爆剤となるよう、より一層の事業進捗をお願いする。	
円滑な道路体系の確立	40	各ふ頭において、目的にあった選別化と交通アクセスの改善を図る総合的な開発が必要。	自動車交通量の増加に対応するために、基本計画の方針として、円滑な道路体系の確立を目指しております。
	41	新名神が開通し、利便性はかなり改善されたが、支線となる幹線道路網の整備も合わせて行うことで、さらなる有機的ネットワークの形成が可能となる。	
安全かつ効率的な航路体系の確立	42	現在、大型船は東航路を使用した入出港となっており、物流活動の効率化を考えた場合、東航路より入港した大型船は西航路から出港するのが船舶の運航上や海難防止の観点からも有効かと考えます。B/Cも含め、名古屋港の海上物流の効率化を考えた計画を立案していただきたい。	さまざまな制約がある水域における良好な航行環境を確保するために、安全かつ効率的な航路体系の確立を基本計画の方針としております。
港湾施設の安全性確保	43	港区に親類が住んでいて地震と津波に心配している。名古屋も東京や関西と同じぐらいの災害に対する対策を、今の計画では不十分。	地域防災計画との整合を図りつつ、港湾の防災対応力の強化を図るため、港湾施設の安全性確保を基本計画の方針としております。愛知県・名古屋市等の地域防災計画の見直しを注視しながら、防災機能強化に努めて参ります。
	44	東海・東南海地震がいつ発生してもおかしくない。防災減災に関する計画は一日も早く実行していただきたい。	
	45	大規模な耐震補強計画等全然見えてこない状態では、国際化対応の遅れ、経済への影響もあり、市民の安全も確保できず、中部圏内の発展は望めない。早急に手立てを考え実行に移す時であり、大胆な行動に期待します。	
	46	防災機能を強化していただきたい。	
	47	近いうちに必ずおきるとされる、(三連動をも考慮に入れた)大地震に対する備えを確実にすべき。	
	48	大規模地震に対応する事業の早期着手が必要。	
	49	最も重要なのは緊急時の航路の確保、耐震強化岸壁、道路の確保であり、これら防災に対する整備をまず第一に進めていただきたい。	
	50	東海・東南海・南海地震への備えとして、港の防災対策は喫緊の課題。耐震強化岸壁の整備など計画だけではなく早期、かつ着実な事業実施を望む。	
	51	機能強化に伴い、大規模地震対応となる耐震化岸壁の早期かつ着実な事業化を望む。	
	52	大震災に備え、岸壁の耐震強化を早急に変更してほしい。	

港湾施設の 安全性確保	53	施策展開箇所図に「LNG 配送用海底シールドトンネル：知多第2火力から西名古屋火力発電所」を追加し、爆発の危険がある LNG が航路を海底で横切る事実を明らかにし、名古屋港管理組合が許可する港湾施設に対して、許可基準、監視、報告体制はどうするのかなどの基本方針を示すべきである。	パイプライン等の水中・海底に整備される施設については、港湾計画図に記載します。
港湾環境の 維持・回復・創造	54	かつて「経済活動と環境保全両立」の名の下に、実際は経済優先で数々の環境破壊を繰り返した歴史を繰り返さないように、あくまで環境（人命・健康）第一の観点から施策全体を見直すことが必要。	港湾の利用・開発と調和のもと、良好な港湾環境の形成に向けて、人にやさしく親しまれる港づくり、自然環境の保全・回復・創造、地域環境の改善などに努めて参ります。
	55	名古屋港の将来計画が環境破壊をこれ以上進めず、放置せず、近隣住民と共栄できる環境の再生を図る方向へ進んでほしい。	
	56	海外の大型港湾のように都市と一体となつての開発が必要であり、美しい港湾を目指すべき。	
港湾における環境負荷の軽減	57	太陽光や風力など自然エネルギーの開発普及について、長期的な計画を立てるべきではないか。	自然エネルギーの開発普及に貢献するため、再生可能エネルギーの導入促進を図って参ります。
	58	臨港地区での大気汚染についても現状と改善目標を持つべき。	大気汚染については環境省が行政上の政策目標として環境基準を定めております。

○港湾の能力に関する意見

	No.	意見概要	本組合の考え方
概算推計	59	国の基本方針での日本全体の取扱貨物量の伸びから見て、名古屋港の総取扱貨物量及び外資コンテナ取扱個数の2025年推計値は過大ではないか。	将来の港湾の能力については、社会経済指標の動向や各産業分野における利用者へのヒアリング等を行いながら、現在ある情報や知見等を基に予測したものとなっております。また、国の基本方針で示された将来の伸びも考慮しながら、推計の妥当性を検証しております。
	60	「港湾の能力」は基本的要素であり、市民の総意をくみ上げられるよう、その根拠等を示し議論ができるようにすべきである。示された「港湾の能力」は過大すぎると思われる。最新かつ正確な資料により港湾の能力を再検討すべき。	
	61	見通しが常に過大に見積もられ、計画が実際より過大になる傾向を懸念します。貨物取扱量の将来予測を厳重にすべき。	
資料表記	62	取扱貨物量について、世界同時不況以前が過去最高＝頭打ちであったことが理解できるよう毎年の推移のグラフとすべき。	資料上の表現については、事象が捉えやすいよう工夫して参ります。

○基本計画における施策展開に関する意見

	No.	意見概要	本組合の考え方
既存コンテナターミナルの機能強化	63	既存ターミナルの公設民営化や荷役効率化などにより、港湾コストの大幅削減による競争力強化、集荷力アップを図ってほしい。	ターミナル機能の強化や効率化によるサービス水準向上のため、既存ターミナルの機能強化に努めて参ります。
民の視点を取り込んだターミナル運営	64	各社各様での戦略・戦力が分散された既存ターミナルは、港湾運営会社による一体運営で総合力のアップが図られる。	民の視点を取り込んだ港湾運営の効率化を進め、質の高い港湾サービスの確保を図って参ります。
大型多目的船に対応した機能確保	65	バルク港湾に選定されたことについて、地域の活性化につながるものとして大いに期待しているが、昨今の国内の食糧事情を考えると不安要素がある。食料コンビナートに限定せず、効果的な土地利用が実現できるような弾力的な計画立案を推進して欲しい。	国際バルク戦略港湾施策にかかる施策展開の他、大型多目的船に対応した機能確保や広域的な防災拠点の確保を図って参ります。
	66	半製品である Breakbulk 貨物は即製品に繋がる重要貨物であります。地震などでコンテナクレーンが倒壊してコンテナ岸壁が使用不能となっても、耐震設計の在来岸壁があればクレーンを設備している在来船を使用することで、救援物資等の荷役を直ぐに行える利点もありますので、在来貨物岸壁の高規格・大水深化は絶対に必要不可欠と考えます。	
	67	船会社・荷主・港湾業者3社ともが利便性の高い金城ふ頭において、現行の岸壁以外にも14mクラス的大型多目的船の着岸できる岸壁建造計画を入れていただきたい。	
港湾空間の活用の検討	68	ポートアイランドの開発機運を盛り上げるためにも、接続道路の構想を打ち出すとよい。	幅広い視点での機能展開を考慮し、地域の更なるポテンシャル向上に資する土地活用を検討して参ります。
	69	PIを有効活用できる開発空間として位置付ける。また興味をもたれる場所としての整備、例えば連絡手段(橋、トンネル)や完全な防災システムを早期に完備する事により新規の参入企業が獲得できる。	
	70	ポートアイランドという島があるが、カジノなど新たな発想で有効利用を計画すべき。	
	71	国際戦略港湾を目指す計画としてもらいたい。コンテナ船の大型化が顕著になってきており、このままでは名古屋港は取り残される。ポートアイランドに水深-20m級のバースを計画すべき。	
	72	ポートアイランドは土砂処分場として重要であるとともに「港湾空間の活用」も十分に検討してください。	
	73	ポートアイランドや南5区は太陽光発電や菜種畑などNPO等の力を借りて進めるべき。	
ふ頭間臨港道路の確保	74	鍋田、飛島ふ頭周辺はいつも渋滞している、埠頭間連絡道路を早くやるべき。	コンテナ関連車両の増加に対応するため、ふ頭間臨港道路の確保を目指しております。
	75	ふ頭間でのコンテナ車両渋滞を解消する為の事業を早急に開始していただきたい。	
	76	コンテナ車両の円滑な運行に支障をきたしている道路については、計画だけでなく早急に事業実施を図り、劣悪な交通環境・労働環境を改善するべき。	
	77	交通混雑が多い飛島ふ頭へのアクセス道路(桜木大橋、第二桜木大橋)について、コンテナ貨物増大に伴う交通渋滞発生が危惧されることから、新たな臨港道路を整備すべき。	
	78	鍋田・飛島ふ頭から発生するコンテナ車両の輻輳状態を緩和するため、早期に道路環境改善を望む(事業化の要望)。	

良好な航行環境の確保	79	これからの海上輸送を安定させる為に、航路整備事業を押し進めて下さい。	良好な航行環境を確保するため、安全かつ効率的な航路体系を確立して参ります。
海岸保全施設の機能強化	80	市民生活圏の安全確保の強化も必要（防護ライン）。	津波や高潮から、背後住民の生命と財産を守るため、海岸保全施設等の嵩上げ、液状化対策などの機能強化に努めて参ります。
	81	愛知県民、三重県民が安心して暮らせる為に、海岸保全施設の機能強化を早急に実行していただきたい。	
	82	防波堤の耐震化を一日でも早く完了していただきたい。県民の生命が懸っています。	
	83	震災以降、テレビ等ではよく津波対策の工事をみかけますが、名古屋港でも同じように対策が行われているか心配です。万一の時の為にしっかりと対策をしてほしい。	
	84	津波避難施設に関する必要な機能や整備目標を明記すべき。	
	85	施策展開に「高潮防波堤のかさ上げと補強」を追加すべき。	
	86	「高潮防波堤機能強化(平成24年度～)」とあるが、「広域的な防災拠点の確保(検討中)」という曖昧な計画ですませるべきではない。いつ完成するのか。完成後の地盤沈下状況をどのように把握していくのか、地震時の液状化による沈下予測の精密化と公表などについて基本的な方針を示すべき。	
	87	「海岸保全施設の機能強化」は、「背後地域の生命と財産を防護」することは当たり前のことであり、そのために対応する津波高さ、必要な老朽化対策の内容を明記すべき。	
耐震強化岸壁（コンテナ貨物輸送）の確保	88	NCB、飛島南コンテナターミナルの岸壁の耐震化、ヤードの液状化対策、免震機能を備えたガントリークレーンなど、防災・減災対策を進めてほしい。	施策展開として、耐震強化岸壁（コンテナ貨物輸送）の確保を図って参ります。
耐震強化岸壁（バルク貨物輸送）の確保	89	バルク港湾に指定されたが、北浜ふ頭を大規模地震対策である耐震強化岸壁とするなどの対応を計画だけでなく早期に事業実施すべき。	施策展開として、耐震強化岸壁（バルク貨物輸送）を位置付けるとともに、早期の事業着手を目指します。
	90	バルク取扱機能強化については大規模地震対応と関連する一体施設整備（高潮防波堤改良、耐震強化岸壁）であるため、早期に事業に着手すべき。	
	91	バルク港湾については、災害対策にも重要な施設となる為早期着手を願います。	
	92	北浜ふ頭における大規模地震対応となる耐震強化岸壁は、防対策上重要な施設でもあり、早急に事業を進めるべき。	
	93	検討されている防災拠点（北浜ふ頭）は、様々な意味で重要な施設となる為、岸壁の耐震化を早急に進めていただきたい。	

災害時の早期復旧・事業継続の確保（BCP）	94	災害が最近多く感じるので、港内の災害時の早期復旧を優先して計画して欲しい。	国を始めとした関係機関と連携し、名古屋港港湾BCPの策定を進めております。
	95	東海・東南海地震等は今やまったナシの状況であり、耐震対策等のスピードを増してほしい。震災ガレキ捨場もあらかじめ計画し、神戸のように早期復興できる計画を十二分に練ってほしい。震災に強い港湾計画であってほしい。	
	96	職域を越えた避難訓練の実施など防災意識の向上に努めることを方針に加えるべき。	
	97	安心して港湾荷役を行うため、防災体制の確立や緊急医療体制の確立が必要。	
広域的な防災拠点の確保	98	港湾において一定面積を備えた広域防災拠点の確保は防災上重要である。	中部圏での大規模災害発生時における名古屋港の役割を發揮し、広域的な復旧・復興活動に貢献するため、広域防災拠点を基本計画へ位置付けて参ります。
	99	岸壁・防波堤を耐震構造に変えるなどの整備を急ぎ、災害時にはいち早く港湾機能を回復し防災拠点となるような港づくりをお願いする。	
	100	大規模地震が想定されることにより、港湾施設の防災ならびに周辺地域への防災拠点となるべく整備を早急にする必要がある。	
交流機能の強化	101	道の駅のようにお手洗いやちょっとしたレストランがあるとよい。	施策展開として、中川運河、ガーデンふ頭、金城ふ頭での交流機能の強化に努め、名古屋港の更なる魅力向上を図って参ります。
	102	名古屋港は横浜や神戸と並ぶ大きな港ですが、観光の面で人気が悪く。名古屋らしい港作りをして全国的にアピールしてもらいたい。	
	103	何度も来たくなるような物をつくる（家族で安く楽しめるもの）。	
	104	日本一などインパクトがあり、一度行ってみたい、見てみたいと感じられる物をつくる	
	105	リピート率を高める為、家族を対象とした物に注力する。	
	106	東京港のウォーターフロントに比べれば、名港はアメニティに欠ける。大規模商業施設、テーマパーク等の誘致を加速すべき。	
	107	工業港のみでなく観光資源の開発に力をそそいでほしい。市民が憩える魅力ある港づくりを行うべきである。金城ふ頭一体を港が見えるレジャー施設と港湾関連企業の集積地として開発してほしい。	
108	知多海釣り公園は、釣り以外にも名古屋港を入出港する船舶を間近で眺めることができる稀有な場所であることから、再開してほしい。	名古屋港海釣り公園の再整備につきましては、構造面・安全面等を踏まえて、検討を進めて参ります。	
109	あおなみ線高架下を利用し、ガーデンふ頭と金城ふ頭を結ぶサイクリングロードを計画してほしい。	あおなみ線の高架下はサイクリングロードとして活用することは難しいと考えております。	

大規模な浚渫土砂処分場の確保	110	浚渫土砂処分ポートアイランドが限界ならば、中部地方整備局が計画している常滑沖の土砂処分場計画も考慮し協力する姿勢での取りまとめが必要。	港の機能の維持・向上のために浚渫が恒常的に必要な名古屋港にとって、土砂処分場の確保は非常に重要な課題であり、基本計画における施策展開として大規模な浚渫土砂処分場の確保を位置付けて参ります。
	111	最大の懸案事項である土砂処分場について、速やかに事業実施できるよう取り組むべき。	
	112	ポートアイランドの受入容量は当初計画を超過している異常な状況にあり、浚渫土砂処分地としての検討されている中部国際空港沖を早期に建設すべき。	
	113	中部地整が検討している中部国際空港沖への土砂処分計画等と連携し効果的な関連プロジェクトが期待できる名古屋港の姿勢・方向性を見せて欲しい。	
	114	土捨場の問題等困難ななか起爆剤があれば大きく名古屋港の地位が向上するのでは。中部国際空港整備と連携し時代に取り残されないよう整備を急いでほしい。	
	115	機能強化の為の土砂処分場の確保が急務であるので、積極的に計画を推し進めるべき。	
	116	機能強化整備と関連する大規模土砂処分場確保場所（中部空港沖）を積極的に取り組む必要がある。	
	117	中部空港沖にも処分場候補地があるならば、第二滑走路の構築とからめ積極的に進めてください。	
	118	国際競争を勝ち抜く為にも直轄が取り組んでいる常滑沖土砂処分場の早期着手が必要不可欠。	
	119	ハイパー中枢港湾の指定を受けられず、また東・西航路の拡幅増深計画がなければ大規模な浚渫土砂は発生しないことから、中部国際空港沖の大規模浚渫処分場確保の施策は削除すべきであり、名古屋港港湾計画の土砂処分のみを根拠に中部国際空港第2滑走路と関係させてはならない。	
	120	航路整備で発生した浚渫土砂は、将来予定される中部国際空港拡張工事に流用するのがよい。	
	121	中部国際空港の第2滑走路は必ず必要となるので、土砂処分との連携を考えるとよい。	
	122	国土交通省が進めている新たな土砂処分場計画に積極的に取り組み、中空の二本目の滑走路への貢献をすべき。	
	123	ポートアイランドは将来的に活用を中心となるべきエリアであり、高潮防波堤と一体化し、防災の観点からも非常に重要な役割を担っており、早急に整備を進める場所だと考えられる。地震挙動時の揚土土砂への懸念、PIでの土砂処分にも限界があることから、中部地方整備局が検討している中部空港沖の土砂処分場計画に積極的に関与すべき。	
124	土砂処分場としてポートアイランドが限界を見せている中で、中部国際空港2本目滑走路整備にも繋がる「中部国際空港沖の土砂処分計画」への取り組みをお願いする。		

港湾緑地の 拡充	125	緑地面積の拡大に向け、今後の目標と計画を明記して取り組んでいく必要がある。	緑地の配置バランスを踏まえつつ、海や港とふれあうことができる港湾緑地のさらなる拡充を図って参ります。
	126	名古屋港は水辺に親しむエリアが圧倒的に少ないことから、単なる緑地の保全でなく、親水空間の創出を基本計画で打ち出してほしい。	
	127	産業機能の強化に小規模な緑地確保・保全をセットに考えるのではなく、産業機能強化をするエリアは徹底的な強化を目指し、緑地については大規模な親水空間の創出の中で戦略的に対応すべき。	
	128	名古屋港には海水浴場などの親水施設が少なく、海で遊ぼうにも遠方まで出向く必要がある。名古屋港内に子供達が安心して遊べるような海浜公園の建設と綺麗な海にしてほしい。	
海域環境の 保全	129	総埋立面積やそれにかかる事業費など明記すべきではないか。また失われる海面の影響を評価（アセスメント）する必要があるのではないか。	港湾開発の計画に際しては、大気や土壌、海域等環境に与える影響が可能な限り回避・低減されるよう、環境の保全に十分な配慮を図って参ります。
	130	河川の自然な営みを壊すような人工的な建造物、浚渫は避けるべき。	
	131	交流機能の強化の側面だけでなく、工事中の土壌汚染の恐れ、来場者の集中による交通渋滞、環境悪化という負の側面に対する基本方針を示すべき。	
	132	貧酸素水塊が発生する大規模な窪地の克服のため、浚渫土砂を活用してはどうか。	良好な自然環境の保全とともに、生物生息場の創出や水環境の改善に資する環境施策の拡充に努めて参ります。
	133	海の水をよりきれいにする対策に力を入れてほしい。	
貴重な自然 環境の保全	134	藤前干潟の重要性を踏まえ、周辺の浚渫をどうするかを含め保全のための具体的な方針を示すべき。	藤前干潟周辺については、港内に残された貴重な干潟であることから、その重要性を踏まえ、自然環境の保全を図って参ります。
環境負荷軽減に 貢献する港湾施設 の導入促進	135	温室効果ガス削減や名古屋港に立地する工場や自動車排出ガス等から発生する大気汚染物質の低減を図ること、そのために大気環境の常時監視測定を行うことを明記すべき。	温室効果ガスをはじめとした港湾活動による環境負荷を軽減するため、環境負荷軽減に資する港湾施設や再生可能エネルギーの導入促進を図って参ります。 また、大気汚染状況の常時監視としては、名古屋港周辺に測定局が設置されており、継続的な測定が行われております。
環境負荷の 軽減に資する交通流の 分散	136	施策展開箇所図に「名古屋環状2号線西南部」を追加し、環境負荷の軽減に資する環境対策、交通流の集中防止など基本的方針を示すべき。	名古屋港への重要なアクセス道路である名古屋環状2号線は、交通分散化に伴う渋滞緩和や安全性の向上が期待されることから、早期整備に協力して参ります。

交通環境の改善	137	道路インフラもふ頭間で大変混雑しているところもあり、名二環の開通に合わせ早急の整備してほしい。	社会情勢の変化、港内の交通環境改善へ向けて、必要となるものを基本計画へ位置付けて参ります。
	138	コンテナのトラックが非常に多く、交通障害となっている。地震等災害発生時内迅速な交通路の確保が必要となるが、現状では機能的に問題があると考え。早急な新規路線開発及び拡幅等の対応が必要。	
	139	名古屋港内の移動が不便。伊勢湾岸自動車道に沿った一般道ができたなら便利だと思います。	
	140	名古屋港の交通量はオーバーフローしているのではないのでしょうか。時間帯によっては渋滞が発生しています。コンテナ車輛が多く、ルートが少ないためと思われます。災害時、有事での機能保持にも不安があります。早期に整備を進めてください。	
	141	交通環境の整備も早期に実施してください。	
	142	国道23号線庄内新川橋と国道302号線飛島付近の慢性渋滞を先に解消すべき。	
	143	24時間対応の荷役体制を維持するため、あおなみ線延伸や飛島・鍋田地区への交通システムの導入など交通インフラの整備が必要。	
仮置土砂流出対策	144	東南海大震災とそれに伴う津波災害の対応策が求められているが、ポートアイランド地区の仮置土砂の流出対策が航路の拡幅・増深に優先されるべき。	国においてポートアイランドの耐震性・耐津波性能の評価が行われており、必要な対策については国に要望して参ります。
	145	地震が発生した場合、ポートアイランドが崩れて航路を埋めてしまうのではないかと？そのような危険があるなら、東海地震が差し迫る今、真っ先に解決すべき問題ではないか。	
フェリー・旅客船機能の確保	146	来港者に名古屋港と船の魅力をアピールするためにも、フェリー機能及び大型旅客船機能の確保は早急を実現すべき。	交流機能の拠点である金城ふ頭において、大型旅客船およびフェリーに対応した機能の確保を位置付けております。
	147	「昇竜道プロジェクト」にもみられるように、中部圏の観光促進の観点からも港湾機能の拡充は不可欠。	
	148	金城ふ頭はフェリーふ頭を整備していただき、あおなみ線という資源を有効に使い、防災を含めた開発を期待します。	

○その他の意見

	No.	意見概要	本組合の考え方
労働環境の改善	149	AGV や RTG を飛島の全コンテナターミナルに広げることで、災害発生時の危険防止のための無人化や港湾労働者の環境改善に寄与 してほしい。	効率的かつ省力化にも寄与する荷役機械の導入など、効率的なコンテナターミナルの形成を目指すことで労働環境の改善にも努めて参ります。
	150	ハード計画だけでは健全かつ高い港湾サービスの提供はできないことから、労働環境の改善が必要。	福祉センター、岸壁休憩所、ポリテクセンター（職業訓練所）等の港湾福利厚生施設を、関係機関と協力し、引き続き適切に提供できるよう努めて参ります。
	151	安定的で優良な港湾労働を提供するため、労働会館等の設置が必要。	
	152	港湾荷役技能の発展、継承のため、港湾大学・カレッジの誘致が必要。	

臨港地区の 規制	153	商港区において倉庫を営業する場合、取扱貨物を名古屋港利用貨物に限定することなく、国内発着貨物を取り扱うことができるよう制限を撤廃ないしは緩和してほしい。	臨港地区においては、港湾の秩序ある開発や港湾機能を十分に発揮させ、港湾における諸活動を円滑に行わせるため、機能別に分区を指定し、条例により分区ごとに用途の規制を行っております。 港湾を取り巻く環境の変化に対応し、必要に応じて、適宜、港湾計画における土地利用計画の見直しや分区の変更を行って参ります。
	154	臨港地域において倉庫を営業している場合、転貸制限を撤廃ないしは緩和してほしい。	
	155	臨港地域に所有する土地の譲渡制限を撤廃ないしは緩和してほしい。	
	156	中川運河の土地利用を見直す中で、商港区の規制から除外してほしい。	
公表資料	157	「港湾計画の改訂のベースとなる基本計画」の性格が不明であり、もっと意見を出したくなるように、改訂の時期、手続き、基本計画の意味、策定スケジュール等について説明が必要。	委員会での検討経過はホームページで資料とともに公表しております。
	158	第2回委員会資料における第2章から第7章を公表すべき。	
その他	159	名古屋港の更なる発展をお祈りいたします	本基本計画に賛同のご意見と理解します。 魅力のある名古屋港として広く皆様に親しまれるように努めて参ります。
	160	最近のトレンド（ゆるキャラの設定や、B1ぐるめグランプリの誘致など）を取り入れる。	
	161	ゆるキャラの採用	
	162	B-1グランプリなどすでに集客力を持っているイベントの誘致	
	163	核装備の外国艦船入港を想定していない計画ですので、その旨、政府、その他に周知徹底すべき。	非核三原則を国是としており、国から外国軍艦の寄港通知がある場合には核装備の未搭載が既に確認されているものと考えております。