

名古屋港新基本構想（案）に対するパブリックコメントの結果

平成 19 年 1 月

名古屋港管理組合

1. 実施概要

名古屋港管理組合「パブリック・コメント手続実施要綱」に基づき、「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ました。実施概要は以下の通りです。

パブリックコメントの実施概要

募集期間：平成 18 年 10 月 28 日（土）～11 月 27 日（月）

回答数：152 通

回答方法：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）

（参考）シンポジウム「なごやこう未来港房」

・実施日時：平成 18 年 10 月 28 日（土） 13:20～16:30

・参加者数：140 名

・内 容：名古屋港に関する講演、海上見学、ビデオ上映、名古屋港新基本構想（案）の解説

パブリックコメントの設問内容

回答者の属性

基本姿勢・将来目標のわかりやすさ、並びにふさわしさ

分野別の将来目標の中で特に期待するもの

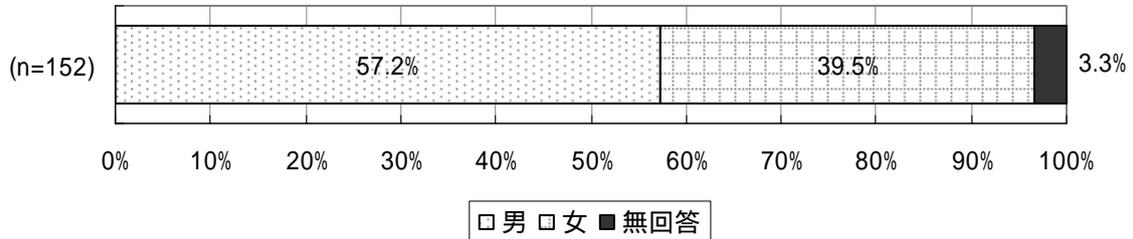
その他アイデアや自由意見

2. パブリックコメントの結果とその対応

(1) 回答者の属性

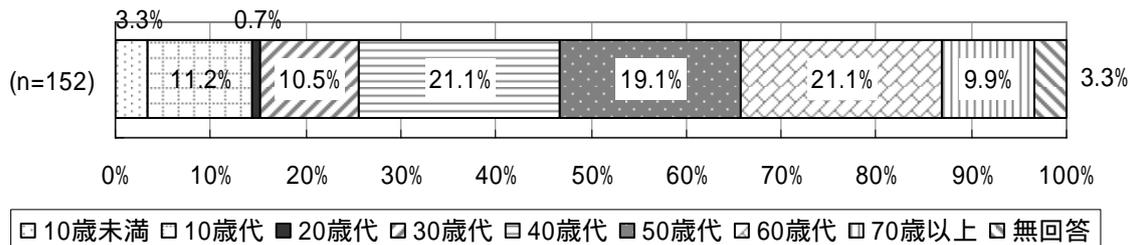
回答者の性別をみると、男女比はおよそ6:4となっています。

図1 回答者の性別



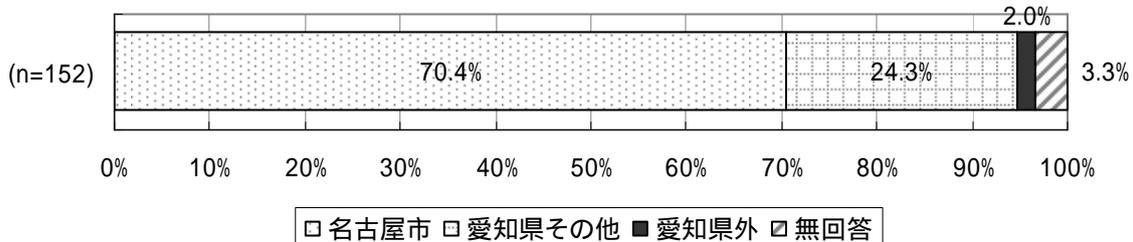
回答者の年齢をみると、60歳代と40歳代が21.1%と最も高く、次いで50歳代が19.1%となっており、40・50・60歳代で全体の約6割を占めています。

図2 回答者の年齢



回答者の居住地をみると、全体の約7割が名古屋市在住者で、名古屋市以外を含めると、9割以上が愛知県在住者となっています。

図3 回答者の居住地



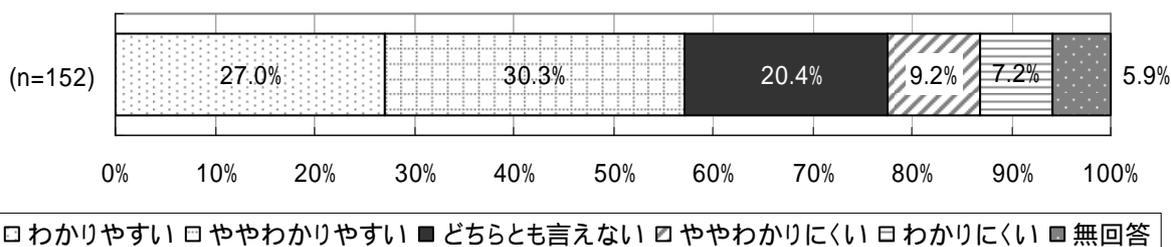
(2)基本姿勢と将来目標について

【問1】名古屋港の基本姿勢と将来目標として掲げた「いつも挑戦！ きらめき、愛される港」について、わかりやすいと思いますか。また、名古屋港にふさわしいと思いますか。

わかりやすさ

「わかりやすい」「ややわかりやすい」の合計が57.3%となり、半数以上が選択している一方、「わかりにくい」「ややわかりにくい」の合計は16.4%で、1割を超えています。

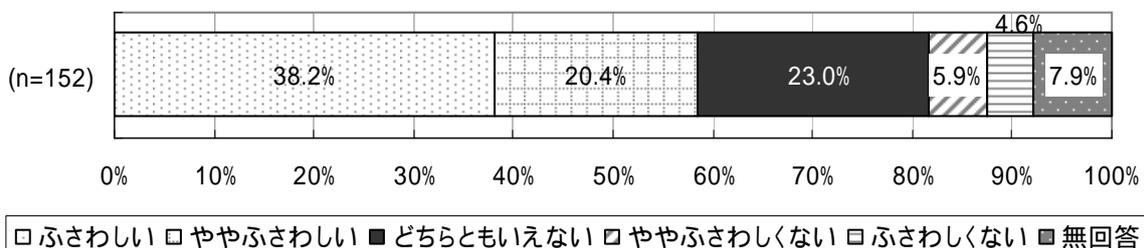
図4 わかりやすさ



ふさわしさ

「ふさわしい」「ややふさわしい」の合計が58.6%となり、半数以上が選択している一方、「ふさわしくない」「ややふさわしくない」の合計は10.5%で、1割を超えています。

図5 ふさわしさ



【新基本構想検討における対応】

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、過半数の方々から肯定的なご回答をいただいたものの、絶対的な評価を得たとは言い難いため、原案の表現を尊重しつつ、本文中で全体的によりわかりやすい構成と記述をめざし、名古屋港にふさわしい内容とすることに努める必要があります。

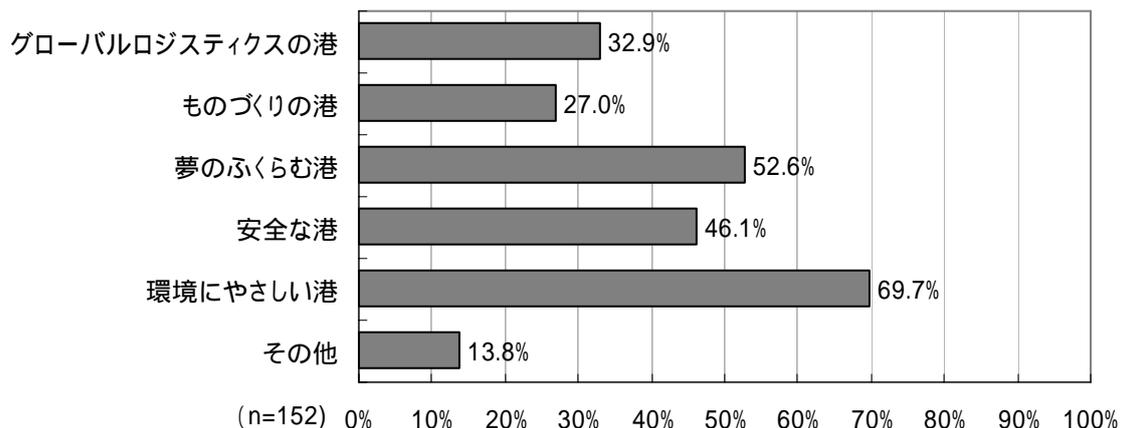
- * 「わかりやすさ」については、全般にわたって構成・記述を見直します。
- * 「ふさわしさ」については、名古屋港の現状認識や問題意識の記述を充実するとともに、「強みと課題」を再整理して名古屋港らしさの明確化に努めます。

(3)特に期待したい分野別の将来目標

【問2】分野別の将来目標の中であなたが名古屋港に特に期待したいものはどれですか。
(3つまで選択)

特に期待したい分野別の将来目標についてみると、「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ています。

図6 特に期待したい分野別の将来目標(3つまで選択)



【新基本構想検討における対応】

「環境にやさしい港」に高い期待が寄せられたことから、環境に配慮することが強く求められていることが確認されました。また、「夢のふくらむ港」への取り組みを一層推進することが望まれています。

* 「分野別将来イメージ」及び「推進にあたって」において、「環境」「交流」に関する記述を加筆します。

(4)自由意見の概要

自由意見として、151件が寄せられました。

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

いただいたご意見やアイデア等については、原文を一部要約または抜粋しております。

[主なご意見]

世間では名古屋港はそれほど関心を持たれていない。日本で一番活気がある港ということなのでもっと親しみやすい港になることを希望する。

横浜や神戸と異なる立地条件でもあるため、似たものを形にするのではなく、限られた中でのアイデアを組み立てて欲しい(名古屋港らしさ)。

周辺地域の街づくりと連携して港を作っていく計画にしてほしい。

少子高齢化とか人口減、さらに持続可能な社会が言われている中で、名古屋港の貨物量だけは増加するという想定は正しいのか。

モーダルシフトについては、海上輸送へのシフトだけではなく、主要国道、高速道路からのアクセス改善によるシームレス化や、鉄道輸送も加えた輸送モードの充実等も想定に入れてはどうか。

船上から車の輸出が目立っていたが、将来のことを考えると、他の産業も必要ではないか。

人が集まる神戸、横浜の港は岸に添って横に歩けるが、名古屋港は縦に歩いたら行き止まりという構造だ。岸壁に沿って歩けるルートが必要。

駅から出て名古屋港を眺めた時に「やっぱり港だ」と思えるものが今はない。市民が港だと思えるような施設を作ってほしい。

防災システムの確立をして欲しい。

公共交通機関(地下鉄)を使ってイベントに来た時や散策を個人で行う時、入口その他細かい道路がわかりにくい。目印等が欲しい。

干潟を残し、微生物から鳥・人間に至る循環形態を守っていききたい。子孫に大切な自然を残し、心の豊かさを継承してゆく活動が今後さらに必要。

港内の水質が向上したといっても、他の港に比べ、汚れていると思う。堀川の浄水導入事業と併せ、水質美化を!

大型船対応へと港が整備されていくことで、港が市民から遠いものになっているのではないかと。陸海空をシームレスで繋ぐと強調されているが、陸上輸送が増えれば港周辺の道路公害が激しくなり、周辺地域の公害につながるようでは困る。

ポートアイランドに、何か新しい街のような物ができるといい。

いつ来ても、一番元気のいい名古屋港であって欲しい。基本構想に基づき、さらなる発展を念願している。

貨物取扱量だけを基準に港のよさを競うのではなく、環境・安全・親しみ・スポーツ・いやしなど、総合評価で順位付けを広報する時代だと思う。港の広報やニュースなどでもその点に留意強調してやってほしい。

(5) 自由意見と本組合の考え方

寄せられた全ての自由意見(151件)と、それに対する本組合の考え方を以下に示します。

全体の方向性や将来目標に関する意見

項目		意見の概要	本組合の考え方
めざす方向性	1	名古屋港が「物」だけでなく「人」「文化」が交流する場になること。平和で暮らしに役立つ港としての未来を描きたい。	分野別将来イメージの1つの柱として「夢のふくらむ港」を掲げています。その中で、快適な港湾空間の形成、良好な景観の形成、歴史・文化資源の保存・活用、PR活動の推進、回遊性の向上等を記述しています。
	2	くつろげるゆったりした時間を過ごせる空間を作ることも必要。	
	3	港がロジスティックの要である事は十分理解できるが、「美しい港」を感じる地域となって欲しい。	
	4	物語のある港、あるいは歴史の語れる港など、名古屋の近代化、ものづくりの発展を支えた港ということが語れるような港になると良い。	
	5	今後、名古屋港が全国みんなに親しまれ愛される港になると良い。	
	6	世間では名古屋港はそれほど関心を持たれていない。日本で一番活気がある港ということなのでもっと親しみやすい港になることを希望する。	
	7	発展拡大も大事だが、環境にやさしい港づくりも、次世代の人達のために大事なこと。特に輸送機能は陸上輸送や鉄道輸送も要素の一つとして考えてみるべき。国内の航路の活用も大事なこと。	分野別将来イメージの1つの柱として「環境にやさしい港」を掲げ、藤前干潟の保全についても記述しています。また、緑地等については「夢のふくらむ港」、海上輸送の活用については「グローバルロジスティックスの港」で記述しています。
	8	他県の方々が名古屋港ガーデンはいい!といわれる。緑が多く、海がきれい。環境に配慮した港に。リピーターの多い港こそ愛される港になっていく。	
	9	藤前干潟がラムサール条約指定湿地になったことはよかった。ラムサール条約登録地を持つ名古屋港としての構想を作ってほしい。	
	10	シドニーのような世界的な港。	
	11	横浜や神戸と異なる立地条件でもあるため、似たものを形にするのではなく、限られた中でのアイデアを組み立てて欲しい(名古屋港らしさ)。	
将来目標の内容・表現	12	工業港のイメージと“きらめき”“愛される”“夢ふくらむ”という言葉がなじまない。	現状と将来目標の隔たりを埋めるべく、今後取り組んでいきたいと考えています。
	13	市民が水に親しめる場所、水に近づける場所が全くない、これで愛されると言えるか。	
	14	名古屋港の20年後のあるべき姿が描かれていない。こんな港を目指すというものを打ち出してほしい。現在の延長線上の視点しかないように思える。	20年後を見通すことは、難しいですが、実勢と課題から、可能な限り、イメージを表現することに努めています。
	15	「きらめき」よりも「かがやき」(七大陸に「かがやく」イメージを持って) 七色に!!	地域全体が輝く中で、名古屋港は、地域を支えて、世界できらめきを放つこととしました。
新しい視点・目標	16	近頃の社会情勢から見ると、安全と平和を考えていただきたい。	安全分野全体で「安全」と「平和」の重要性を認識して記述しています。

	17	新しく拡大していく施設ばかりではなく現在の施設をどうするのか。構想を示すべきだ。	既存ストックの活用については、将来目標の実現にあたって大切にすべき点として記述しています。
	18	将来目標の一つに、町が元気になる港ということを入れてもらえると嬉しい。	いただいたご意見を参考に、分野別将来イメージの「夢のふくらむ港」で周辺まちづくりとの連携を追加します。
	19	周辺地域の街づくりと連携して港を作っていく計画にしてほしい。	

「グローバルロジスティクスの港」に関する意見

項目		意見の概要	本組合の考え方
国際物流の活性化	20	将来、輸出入量の激減必至の対策(近未来は増加)	目標時期の貨物量は、在来貨物はほぼ横ばいとなる中で、背後地域の産業活動とくらしを支えることにより、コンテナ貨物は増加すると考えています。
	21	少子高齢化とか人口減、さらに持続可能な社会が言われている中で、名古屋港の貨物量だけは増加するという想定は正しいのか。	
	22	「スーパー中樞港湾」といっても20年後もあるかどうか分からない。自動車輸送による貨物取扱量をあてにする構想では危険ではないか。	
	23	コスト競争力をつけるためにどうするか、またどう既存の枠組みを見直すか。	
	24	港の顧客である「船社・荷主」が「期待する港」づくりは、船社・荷主にとって「ムダなコストが発生しにくい体制」づくり(その体制が港発展の基礎)にあると考えます。	
	25	港湾整備とアクセスをセットで考えていくことが国際物流の更なる強化のためには大切。	
	26	背後地と結ぶ交通アクセスについてもっと強調し、かつ具体的な記述が必要と考える。名古屋港の現状を考えると、高速道路とのアクセスが弱く、鉄道については考えられていないことに不安を覚える。国交省となったのだから、もっとアプローチしてもよいのでは。	
	27	やや具体的目標に欠けている。例えば、基幹航路の維持、ターミナル拡充、内航輸送の拡大などの融合が重要と思われるので、その辺りを表面に打ち出す方がよいのではないか。それがまさしくロジスティクスハブ構想ではないか。	
	28	東航路・西航路以外に副航路として小型船用の航路を造る。	
	29	飛島ふ頭集約化(再開発)と飛島/鍋田ふ頭・2大拠点化のメリット/デメリットを相互に比較検討して頂きたい。	
30	有機的なバース活用と航路別専用バース使用のメリット/デメリットを相互に比較検討して頂きたい。		
内航海運の重要性、モーダルシフトの推進	31	モーダルシフトについては、海上輸送へのシフトだけではなく、主要国道、高速道路からのアクセス改善によるシームレス化や、鉄道輸送も加えた輸送モードの充実等も想定に入れては如何か。その為には、留保地扱いとされているポートアイランドや鍋田干拓の利用促進が重要と思われ、その先に空(中部空港)も含めた輸送モードの多機能化、最先端の物流機能が見えてくるのではないか。	展開の方向において、シームレスな物流環境の形成、広域道路網の拡充、臨港道路体系の充実、モーダルシフトの促進を記述しています。また、いただいたご意見を参考に、鉄道貨物輸送との連携を追加します。
	32	内航海運業も重要。環境面からも。	

	33	以前は藤前干潟を埋め立て国内物流船の基地にしようという計画があった。藤前干潟は埋めてはいけませんが、どこかで内航基地をつくる必要がある。	
	34	陸上輸送よりも環境負担もコストも少ないであろう内航輸送の拡大を進めるべき。	
環境面への配慮	35	港湾、海運のあり方を抜本的に見直し、漁業水産業と両立できる環境再生型の流通を創り出す。	物流分野の取り組みにあたっては、環境分野の取り組みと十分に連携を図りながら進めていきます。

「ものづくりの港」に関する意見

項目		意見の概要	本組合の考え方
自動車産業以外の産業育成の必要性	36	船上から車の輸出が目立っていたが、将来のことを考えると、他の産業も必要ではないか。	展開の方向において、既存産業の高度化・新展開、新たな基幹産業の創出を記述しています。
環境面への配慮	37	ものづくりの港にするにあたっては、公害問題が起きないように考慮して欲しい。	産業分野の取り組みにあたっては、環境分野の取り組みと十分に連携を図りながら進めていきます。

「夢のふくらむ港」に関する意見

項目		意見の概要	本組合の考え方
交通アクセス・回遊性	38	名駅、栄、金山から「フェリー連絡直行バス」の運転。一般人はフェリー乗り場がどこかわからない。都市域とのつながりの薄さを改善できる。	展開の方向において、快適な港湾空間形成の推進(アクセスの充実、魅力向上に関わる整備・改良)を記述しています。
	39	1日港で遊んでいきたいような環境を作る。それには市バスの便を良くしたり、地下鉄東山線の延長を。	
	40	イタリア村、水族館、遊園地という3つの施設をつなぐ方策が必要だ。例えば馬車で回れるとか。施設間を回遊するルートが必要だ。	
	41	多種多様の施設に自由に行き来するため、駐車場を増やして欲しい。	
	42	人が集まる神戸、横浜の港は岸に添って横に歩けるが、名古屋港は縦に歩いたら行き止まりという構造だ。岸壁に沿って歩けるルートが必要。	
	43	人が楽しみながら歩けるのは1キロぐらいだろう。4キロぐらい歩けるルートを造って欲しい。	
	44	中川運河を利用した港と名古屋駅を結ぶ海上交通システムのようなものを希望します。	
	45	あおなみ線の開通により、ガーデン埠頭と金城埠頭地区が分断された気がする。両地区をつなげる水上バスなどがあると良いのでは。	展開の方向において、水の交流軸(回遊路や快適な移動手段の提供)を記述しています。
	46	赤字を理由に名古屋港 ブルーボネットの渡船が廃止された。公共交通だと大回りになる。貴組合の直営で復活を望む。	
	47	名鉄観光船の名古屋港遊覧船が11月末で廃止となるが、主要港湾で遊覧船がなくなるのは、名古屋港のみであり、港を身近に感じる機会がなくなり残念である。管理組合や名古屋市で存続できないか検討していただきたい。	

	48	船便の利便性、感動をアピール。夜行バス、航空機など他より有利性地域を探し、船利用者を増やし、船便が増えるよう努力する。	
	49	今の平成1号をもう少し大きい船にして、人気にした方がいい。	
新規施設・アトラクションの整備	50	名古屋港が地域の人々にとって身近で親しみ易くなるためには、体験型のアトラクション(シュノーケリング、イルカとふれ合い、釣り、船長・航海士体験等)を増やすと良い。	展開の方向において、港固有の資源を活用した新たな魅力づくり、多様な展開による魅力向上等を記述しています。また、いただいたご意見は、本構想の推進にあたって、参考とさせていただきます。
	51	農漁業の体験、研究の先端的施設を作る。	
	52	フィッシングエリアを作るとよい。	
	53	愛される港を目指すため、あちらこちらの埠頭に「シティー」を作って欲しい。ゴーカート場、競馬場、ディズニーランド的なもの、各所に行ける送迎船。	
	54	ディズニーやユニバーサルスタジオのように、別世界を作り魅力ある施設にして欲しい。	
	55	海を活用してスポーツランドなどいかがかな？	
	56	“みなと”ということで、さかなセンターを誘致して新鮮な魚を提供できる場を設ければ、住民の方に喜ばれるのでは。海と陸をつなぐ港としてアピールできる。	
	57	幼児から大人までの親子が楽しむことのできるマウンテンバイクのコースはいかがか。	
	58	神戸や横浜のような、憩える公園が必要だ。	
	59	中川運河にヨットハーバーを造る。	
	60	現在のたのしめる港は若人中心の気がする。海を眺めながら高齢者にもホッとしてゆっくり出来る施設もほしい。	
61	築地口駅から出て名古屋港を眺めた時に「やっぱり港だ」と思えるものが今はない。市民が港だと思えるような施設を作ってほしい。		
景観や視点場	62	いつも海を見たい。楽しい港を作って欲しい。	展開の方向において、“港らしさ”を感じさせる良好な景観の形成、新たな視点場の創出、効果的なPR活動等を記述しています。
	63	「名古屋港」というと「水族館」というイメージ。東海市や知多市の住民から言えば、「名古屋港は緩衝緑地帯の向こうにあってどんな風になっているのかわからない」	
	64	イタリア村に行って、港が昔に比べて大変きれいになったと思います。これからも、もっともっと夢ふくらむ港へ変身、進化へ期待!!	
	65	観光ぶらりと風光を楽しむことのできる港とすることが愛される港の条件。神戸、横浜とのイメージの違いを是認したうえで、産業港としてどうぶらりと来てもらえる港とするか、そのスポットを「あおなみ線」の活用を含めて車中(あおなみ線)から眺める港風景のすばらしさと、降りて散歩を楽しみながら風景などを見ることのできる港にするよう努力してもらいたい。	
	66	港と船を一般の人が身近に感じる環境づくりと施策が必要。SOLAS条約対応後の各埠頭に金網が設置されて外航船を近くで見られなくなり、一般的に身近な存在となっていない。休日や荷役していない時には、もうすこし近寄ることができるようにしてはどうか。	
	67	一般人が立ち入って、コンテナや車の積み込み作業等を間近で見れる場所が欲しい(特に「あおなみ線」金城埠頭駅近くに・・・)。	

既存施設の有効活用	68	フェリー埠頭を金城埠頭へ移転すべきだ。「駅前の一等地」が、自動車積み出し場所というのはおかしい。駅に近いという利便やおおなみ線の利用促進だけでなく、「電車の車窓から船が見える」という『展示効果』は絶大だと思う。「フェリー」という存在が、名古屋港から出ていて、それが見られるだけでなく、すぐにも乗れるというのは『愛される港』の大きな要素になる。市民に認知されるということは、実際に船を使って旅行に行こうという需要促進に繋がるだけでなく、港湾行政に対する市民の理解にも繋がる。大都市の中で、大型フェリーの乗場が電車から見える場所が、名古屋にできるということは名所にもなるし、「おおなみ線」の需要促進にもなるし、市民にとって水辺のバリエーションが増えて、より豊かになる。	いただいたご意見は、本構想の推進にあたって、参考とさせていただきます。なお、耐震性能の不足や老朽化対策等から本庁舎および名古屋港湾会館の建て替え、現本庁舎用地や現港湾会館用地を活用した開発を築地ポートタウン計画に基づき行うことにより、港湾行政のサービス向上、ならびに地域開発の推進を図ることとしています。
	69	貯木場は、水面が平静なことを利用してボートなどの係留地やカヌーの練習場など市民が使える施設にしてはどうか。	
	70	夢ふくらむ港は近隣住民にとっては最大の要求である。人の集まる港、人の集まる施設、人の集まる商店街こそ発展する港のシンボルとなる。その為には、名港管理組合のビルをシンボルタワービルとして見学者の集まる施設にするべきだ。	
新しいイベント・PR	71	夏と冬の港は活気のあるイベントがあるが、春にはもっと桜の花を増やして人々がたくさんくるように、又、秋には夏まつりに負けないくらいのお祭りを企画して一年中港ににぎやかさをこしらえてほしい。	展開の方向において、多様な展開による魅力向上(イベントの開催、効果的なPR活動)などを記述しています。
	72	もう少し楽しくする、盛り上がる、昼寝する、元気「モリモリ!!」	
	73	もっと人気を高めるために、もっとサービスする!	
業務機能の導入	74	博物館構想があると新聞で読んだが、一時的な集客施設を作るのではなく、もっと将来発展していく基礎となるような今までにない施設を、期待します。例えば、国連環境ビルなど、真の国際都市になれるような施設、将来のここに名古屋ありと言えるような建物、施設を作って欲しい。	いただいたご意見は、本構想の推進にあたって、参考とさせていただきます。
	75	経済面では高層オフィスビルの建設も必要。	
快適な空間の形成	76	砂浜があって森があり、うるおいある快適な空間がほしい。	展開の方向において、快適な空間形成の推進などを記述しています。
	77	公園はぜひ欲しい。	

「安全な港」に関する意見

項目		意見の概要	本組合の考え方
安全・安心の確保	78	テロ対策。スト対策。	展開の方向において、災害・テロ行為への備え、危機管理対策の推進を記述しています。
	79	防災システムの確立をして欲しい。	
	80	地震対策としての分散対応は、スパ中指定「伊勢湾」(飛島ふ頭/鍋田ふ頭/四日市港)としてどうあるべきか、又その事が、名古屋港の2大拠点化策とのメリット/デメリットを検討して頂きたい。	

	81	輸入品に関する名古屋港独自の安全基準設定 名港の物は安全・安心！とのキャッチフレーズ	輸入品の検査は国の所管事項ですが、「安全な港」に関する1つの考え方として今後の検討の参考とさせていただきます。
ユニバーサルデザイン	82	名古屋港の駐車場をなくして、地下鉄駅から港につながる木陰があり、中高年が歩けるルートを整備してはどうか。	展開の方向において、ユニバーサルデザインを記述しています。
	83	公共交通機関(地下鉄)を使ってイベントに来た時や散策を個人で行う時、入口(遊園地)その他細かい道路がわかりにくい。目印等が欲しい。	

「環境にやさしい港」に関する意見

項目		意見の概要	本組合の考え方
干潟・湿地保全	84	藤前干潟のアピールをもっと広くして欲しい。	展開の方向において、自然環境の保全・再生(藤前干潟の保全など)、環境学習などを記述しています。また、いただいたご意見は、本構想の推進にあたって、参考とさせていただきます。
	85 、 88	飛島干潟を保全して欲しい。(4件)	
	89	飛島干潟は数少ない渡り鳥の休憩地である。名古屋港が日本の干潟保全の範となることを願う。	
	90	藤前干潟に隣接する飛島干潟の保全は将来目標の重要要素だと思う。子々孫々のことを考え、是非飛島干潟の保全を明確に盛り込んでほしい。	
	91	飛島干潟はシギ・チドリ類やズグロカモメが訪れ、そこにそれらの鳥類を養うに足りる餌となる多様な生物が生息している。日本で今残っている干潟は貴重であり、飛島干潟を埋め立てたら、隣接する藤前干潟にも生物相の減少などの悪影響を及ぼす恐れがある。飛島干潟の埋立を止めて、後世に渡って保全するようお願いする。	
	92	環境保全、干潟保全・復元、環境学習を期待する。具体的には、埋立計画のある「飛島干潟」を計画から外し、保全することを提案する。世界的な希少種であるズグロカモメをはじめシギ、チドリ類やカニ類の重要な生息地である。簡単な観察施設も設置すれば、環境学習の場にもなる。	
	93	これ以上の干潟などの埋め立てには反対。	
	94	浚渫産地の埋め戻し、干潟浅場の造成をすすめ、生態系による流入負荷の処理能力の回復を図る。	
	95	残された干潟の保全、木曽川河口域の干潟の自然造成を助ける。飛島干潟を保全し、ラムサール登録地藤前干潟へ加入させる。	
	96	干潟を残し、微生物から鳥・人間に至る循環形態を守っていききたい。子孫に大切な自然を残し、心の豊かさを継承してゆく活動が今後さらに必要。	
海域環境	97	遊休貯木場、遊休埋立地、木曾岬干拓地などでの、聖域なき湿地復元策を検討し、その実施をはかる。	展開の方向において、自然環境の保全・再生(水質改善)を記述しています。また、いただいたご意見は、本構想の推進にあたって、
	98	伊勢湾、三河湾での青潮の発生が問題になっている。浚渫して深くしている航路・停泊地は貧酸素水塊の発生場となる。青潮・貧酸素水塊は公害と位置付けて具体的な対策をとるべきだ。	
	99	名古屋港内の航路や泊地、周辺海域の貧酸素水塊発生状況の精密な調査を行い、解決策の研究をすすめる。	

	100	青潮・貧酸素水塊をどうなくすのか。地先の深場には常時測定器を設置して「公害」モニタリングのデータとして、水中の溶存酸素量を目標の成果をはかる指標に加えてほしい。	参考とさせていただきます。
	101	環境面では、大気と水質、とくに貧酸素をなくす取り組みを位置づけてほしい。	
	102	『貧酸素、青潮の解消努力』：港湾施設（航路、泊地等）から発生する問題は「公害」視点から、国民総意による対策の確立が必要。	
	103	貧酸素水塊発生を、光化学スモッグ発生などと同様な「公害」と認定し、常時監視や解決策の研究などへの制度的対応をとる。	
	104	海が青々した透明度のある海に戻したい。その為には各河川を美しくする必要がある。	
	105	『上流域への負荷削減の要請発信』環境分野の追加すべき将来目標：特に名古屋市の合流下水道の降雨時負荷削減。	
	106	港内の水質が向上したといっても、他の港に比べ、汚れていると思う。堀川の浄水導入事業と併せ、水質美化を！	
	107	名古屋港の水をきれいにする。	
	108	海の色が汚れていたのが少しがっかり。	
環境への配慮や環境を重視した取り組み	109	野鳥の通り道に安易な風力発電の風車を設置しない。	展開の方向において、環境配慮の標準化、自然環境の保全・再生、多様な主体との連携・協働などを記述しています。また、いただいたご意見を参考に、環境分野と他の分野の調和に配慮していきます。
	110	安全と自然環境に配慮した港であることをアピールのみでなく、実施していった欲しい。	
	111	名古屋港管理組合も港と周辺地域の環境に責任を持つ姿勢を打ち出すべきだ。	
	112	「21世紀名古屋港自然再生＝都市文明再構築事業」を、市民主導の「産官学民」協働態勢による、無制限、最優先政策として実行する。	
	113	今後、人口が減っていくのに、大量消費を前提とした構想をつくっていいのか。環境にやさしい生活スタイルを提案する構想にしてほしい。	
	114	新基本構想（案）では約20年先を目標とするとしているが、20年後の環境基準は設定されていない。20年後の「名古屋港のあるべき環境」を示してほしい。	
	115	大型船対応へと港が整備されていくことで、港が市民から遠いものになっているのではないかと。陸海空をシームレスで繋ぐと強調されているが、陸上輸送が増えれば港周辺の道路公害が激しくなり、周辺地域の公害につながるようでは困る。	
	116	ヨーロッパの代表的な貿易港は、物流に必要な最低限の物しか設置されておらず、内陸部でもできることは海を埋めて行わないことを、日本でも今後常識としていきたい。港の拡張は伊勢湾の更なる汚濁を招くことを考える時期である。港の価値を計る物差しとして、輸出入金額・貨物取扱量だけでなく、港は海を狭め汚す施設である自覚を元に、その影響をできる限り小さくする、見える形でそれを示すことも新たに加えて欲しい。木曽岬干拓地の今後の活用も、海に戻すなどの方向で、港の環境悪影響の軽減措置として進めてほしい。	

	117	港湾としての機能の充実は当然だが、一方で自然の豊かに残された場所を設けるのは港湾という無味乾燥な環境に潤いと安らぎを醸成する。機能優先の無味乾燥な港湾では親しみが持てる筈はない。環境を生き物にシフトさせて設計、計画すれば自然に潤いと安らぎは醸し出される。	
	118	検討委員会、研究会のメンバーに環境関係の専門家が入っておらずそれが意図的なものとなっている。環境万博を成功させ、環境問題の最先端を自負する愛知県・名古屋市が世界の港湾開発をリードできるような構想ではありえない。ラムサールの認可を受けた藤前・庄内川河口の重要性を補完する飛鳥干潟は人工物で壊される運命にある。バブル崩壊後にバブルの象徴でありその経営回復に努力していたゴルフ場産業をさらに圧迫するようなゴルフ場にしてきた最悪の現状の反省さえ見えてこない。	
	119	名古屋港をはじめ名古屋地域の南半分は愛知県の語源ともなった「鮎稚潟」である。この地域で将来に誇れる開発をするならば、地域の特性や本来の自然を活かした構想から始まるべきだ。経済活動に必要な人工物もあり「鮎稚潟」の自然も十分残され、そのどちらも将来の明るいものであるとしたら、後進国の開発や先進国での失敗修正を含め世界をリードできる構想となる。	
浚渫土砂への対応	120	浚渫土砂は今後どれだけなのか。第二・第三のポートアイランドが必要になるのか。	展開の方向において、浚渫土砂処分場等の確保を記述しています。浚渫は今後とも継続することになりますので、新たな対応・活用方法の検討に努めていきます。
	121	浚渫土砂を埋め立てにだけ使っていては、永久に埋め立てを進めることになる。浚渫土砂の埋め立て以外の用途を検討すべきだ。	
	122	浚渫土砂を川や山に戻すことや失われた干潟や浅場を再生することに使ってほしい。	
	123	名古屋港は土砂が多く流入すると聞いているが、将来はどこに処分するのか。	
大気環境	124	主要ポイントの水質は計測されているが、工場などでの排気ガスや船からの排煙はこのままでいいのか。大気についての目標、基準を持つべきだ	大気環境は、関係機関との適切な役割分担や連携を深めていくことに努めていきます。
	125	2000年11月に南部公害裁判の判決がでた。企業は立地の共通性、所在の近隣性、汚染の集合などいわば共同行為で被害を大きくさせた。だがここへ来てくれとって公害企業を誘致したのは名古屋港管理組合であり、その反省が必要だ。	
	126	名古屋港管理組合として大気の観測所を設けてデータを公表して欲しい。	
地球温暖化	127	温暖化に伴う水位（潮位）異常対策。	展開の方向において、港湾活動のゼロエミッション化、自然と新エネルギーの活用促進（地球温暖化防止への貢献）などを記述しています。
	128	地球温暖化防止の課題は「待ったなし！」の課題。名古屋港管理組合も地方公共団体として大きく、かつ重要な責任を担っていることを忘れないでもらいたい。	
	129	船の中で見た石炭の山。あんなにあると、反対に地球環境に悪いのではないのかと思う。もうちょっとあの石炭を減らした方が良い。石炭などが地球を汚している。	

留保地に関する意見

項目		意見の概要	本組合の考え方
留保地の活用	130	ポートアイランドの活用法。	留保地の展開にあたって、いただいたご意見は、参考とさせていただきます。
	131	ポートアイランドに、何か新しい街のような物ができるといい。	
	132	P.I.を森に。CO2 バランスをとろう。	
	133	沈埋トンネルにより鍋田ふ頭、ポートアイランド、北浜埠頭を接続する。	
	134	文化面、ソフト面でどうしても名古屋や中部は出遅れているイメージが強く、名古屋港も「イタリア村」や「みなとみらい祭り」が活躍したものの、まだまだだと思う。“留保地の活用”がその突破口になる。テーマパークでも公園でも商業地、レストラン街、ヨットハーバーなどの複合的な“ドリームランド”にしてはいかがか？	

その他

項目		意見の概要	本組合の考え方
構想への期待	135	新基本構想の目標が20年先と長いが、目標を1つずつクリアしてほしい。	いただいたご意見を参考に、着実に取り組んでいきます。
	136	いつ来ても、一番元気のいい名古屋港であって欲しい。基本構想に基づき、さらなる発展を願っている。	
	137	日本一の名古屋港を本当に誇らしく思った。香港や釜山の港も見た事があるが、工業的ばかりでなく文化的にも名古屋港は優れている。敷地の広大さも魅力的な港の育成に大きな後押しだと思う。	
	138	“名古屋港が日本一”ってすばらしい。元気がずっとずっと続きますよう、そして名古屋人が安全で安心に暮らせるように。	
	139	名古屋港が輸出入共に大きく伸びていることを知り今後の名古屋港の発展につながるものだと力強さを感じた。	
	140	日常生活の中に貿易に関する話題に耳を傾け、より豊かな生活ができるよう関心をもっていきたい。	
	141	何が構想されているのか、あまり知られていない。もっと広報すべき。	
142	貨物取扱量だけを基準に港のよさを競うのではなく、環境・安全・親しみ・スポーツ・いやしなど、総合評価で順位付けを広報する時代だと思う。港の広報やニュースなどでもその点に留意強調してほしい。		
143	言葉に対して具体的にどんなハードやソフトを構想しているのか、どんどん発信してほしい。		
144	構想策定、見直しに住民や環境団体の意見が反映できるように場を設け、説明会など行ってほしい。		
145	どんなに小さなことも含めて、徹底して市民・県民に広報する。逆に、市民・県民には意見を述べる機会を細かく提供するなどの改革が必要。		
あおなみ線の利活用	146	あおなみ線の乗客が少ないが、今後はどのような構想を持って、乗客を増すのか。	あおなみ線は名古屋港における重要なアクセスと考えています。また、いただいたご意見は、本構想の推進にあたって、参考とさせていただきます。
	147	あおなみ線が第2の桃花台にならないよう金城ふ頭の活用を望む。野鳥観察館との関係を考えたかどうか。	
	148	あおなみ線をガーデンふ頭に分岐させ、ガーデンふ頭と金城ふ頭を鉄道でつなぐと動きやすくなる。	

名古屋港管理組合の組織	149	名古屋港管理組合の管理者は、愛知県知事あるいは名古屋市長が、少なくとも任期の4年間を務めるようにすべき。	いただいたご意見は、本構想では対象としていない内容です。
	150	議員30名の選出方法を検討するとともに、勝手な1年ごとの交代を認めず、当局と対等の能力と権威をもって議論ができる議会をつくりあげるためにどうするのか、真摯に検討する。	
港湾整備コスト	151	海に港湾施設を作ることは、陸上でつくるより10倍は高くつくので、一概に港で施設をつくる方がいいとは限らない。	本構想の推進にあたって、費用対効果を考慮していきます。