

## 名古屋港の将来を考える会について

名古屋港は、2007年に概ね20年先を目標年次とする長期構想を策定し、様々な主体の諸活動の指針として活用してきました。

近年、世界的な脱炭素化の推進やAI、IoT等の情報通信技術の進展など、名古屋港を取り巻く環境は大きく変化しています。

こうした中、名古屋港管理組合と中部地方整備局が事務局となり、有識者、経済団体、利用者等で構成する「名古屋港の将来を考える会」（以下、考える会という）を設置し、ポートアイランドの利活用を含めた名古屋港の将来像について意見交換を行いました。



構成員

委員	有識者	内田 俊宏 中京大学経済学部 客員教授 大脇 崇 日本港湾協会 理事長 加藤 義人 岐阜大学工学部 客員教授 ◎秀島 栄三 名古屋工業大学大学院工学研究科 教授
	経済団体	白木 隆光 名古屋商工会議所 企画部長 高橋 和也 中部経済連合会 産業基盤強化推進部担当部長
	利用者	伊藤 康人 トヨタ自動車株式会社 物流管理部 企画室 本部総括グループ長 菊川 幸信 名古屋港運協会 専務理事 久原 真幸 名古屋海運協会 港務委員長 水谷 英司 中部圏水素利用協議会 事務局長 村上 幸久 東海倉庫協会 常務理事
	関係行政機関	小出 真二 名古屋港管理組合 企画調整室長 白井 正興 中部地方整備局 港湾空港部長 辻 誠治 中部地方整備局 名古屋港湾事務所長
	オブザーバー	阿部 将志 名古屋市 住宅都市局 都市整備部長 飯田 耕三 愛知県 都市・交通局 港湾空港推進監
事務局	中部地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 中部地方整備局 名古屋港湾事務所 企画調整課 名古屋港管理組合 企画調整室 企画担当	

(各項五十音順・敬称略 ◎：座長)

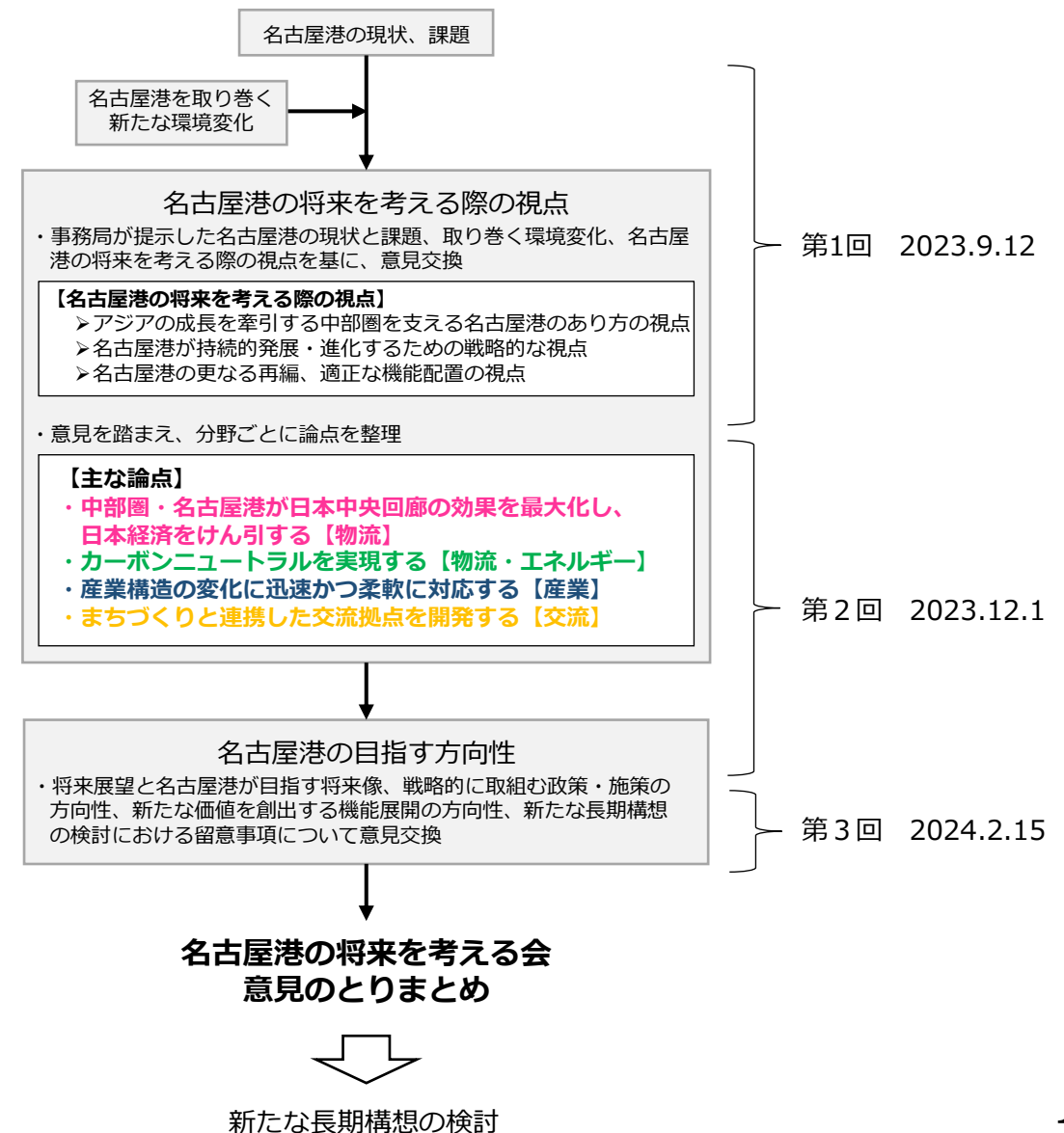
2024.2.15時点

## 意見交換について

考える会では、以下のフローの通り、第1回に、事務局が提示した名古屋港の現状と課題、取り巻く環境変化、名古屋港の将来を考える際の視点を基に、意見交換を行いました。

第2、3回では、意見を基に、4つの主な論点を定め、その論点ごとに、将来展望と名古屋港が目指す将来像、戦略的に取組む政策、施策の方向性、新たな価値を創出する機能展開の方向性について、体系的に意見交換を重ねました。また、今後進めていく新たな長期構想の検討における留意事項についても意見交換を行いました。

なお、考える会での意見は、新たな長期構想の検討に繋げていきます。



# 名古屋港の将来を考える会 意見のとりまとめ

本資料は、名古屋港の将来を考える会で頂いた意見を、体系的にとりまとめたものです。

## 主な論点 将来展望（将来起こりうること） 目指す将来像

### ■ 世界経済の成長

- 世界経済は、アジアを中心に成長、インドやインドネシアなどの新興国の台頭により多極化し、世界各国で様々な経済連携が進展し、巨大経済圏の対立など国際的な競争が激化していくと考えられる。
- 更に、為替リスク、地政学リスク、感染症の拡大による影響などにより、世界的な需要の変動やサプライチェーンの混乱などが、思いもよらないタイミングで発生することが想定される。

### ■ 日本中央回廊※の形成

※国土形成計画（令和5年7月策定）で示された、東京圏、名古屋圏、大阪圏の3大都市圏を結ぶ、世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域

- リニア中央新幹線、新東名・新名神高速道路等の開通により、三大都市圏を結ぶ世界に類を見ない経済集積圏域である日本中央回廊が形成される。
- 中部圏は、「日本中央回廊」の形成の効果を最大化し、世界の成長を取り込みながら、日本経済をけん引していく役割を担う。その中で特に名古屋は、首都圏と一体となって中枢機能の強力な立地候補地となり、国土形成の課題である東京一極集中の是正に貢献する好機を迎える。

### ■ 産業構造が変化することによる物流の影響

- 産業構造の変化により、次世代の製品が登場し、既存の製品と併存する中では、取扱う貨物の種類が増加し、既存のスペースでは不足することも考えられる。

### ■ 労働力人口の減少と物流改革の進展

- 国内の生産年齢人口は、2050年には25%も減少（2022年比）、特に労働力不足が課題となっている物流業界では、より一層人手が不足する。
- 国内の物流は、ヒトが減少していく一方、DXが進む中で、業界や企業の枠を超えた共同輸配送、荷物やデータの標準化と物流の作業の自動化・機械化やシステム化が進むとともに、少人数で大量に貨物を輸送できる海上輸送の比率が高まると考えられる。
- また、中部圏は、関東、関西方面への高速道路の多重化や北陸方面への東海北陸自動車道等の充実した道路ネットワーク※、名古屋港の海上輸送ネットワーク、中部国際空港の航空輸送ネットワーク、日本の真ん中に位置する交通の要衝である立地特性をいかし、国内の基幹物流の結節点としての役割を担う。

※名古屋港周辺の道路ネットワークは、P6参考資料（中部ブロック広域道路ネットワーク計画図）を参照

### ■ 脱炭素社会の実現

- カーボンニュートラルの実現に向け、あらゆる社会活動において脱炭素の取組が進む中、水素・アンモニア等の次世代エネルギーや再生可能エネルギーへの転換が進み、需要が増加していく。
- 国内の主要な港湾においては、次世代エネルギーを大量・安定・安価に輸入していくと考えられる。また、二酸化炭素を回収、貯留等をするCCUSの取組も進められることから、大量の二酸化炭素の輸出も考えられる。
- 温室効果ガスの削減に取り組むことが価値として認識され、物流における経路を選択する上でも脱炭素への取組が重要な要素となる。

### ■ 産業構造の変化

- 脱炭素への取組を成長の機会として捉え、積極的に対策を行うことで産業構造が変化していく。
- 中部圏の主要産業である自動車産業ではEV車、航空機産業では水素飛行機など、既存産業のイノベーションが進むほか、ものづくり産業の集積を生かして、ドローン等の新たな産業が成長していくことが考えられる。

### ■ 日本中央回廊の形成と交流拠点の新たな役割

- 東京-名古屋-大阪でリニア中央新幹線が開通し、名古屋を中心に7,000万人規模の世界最大の人口を有する巨大交流圏が形成される。
- 名古屋市では、名古屋駅を中心に、名古屋城、金山、熱田等の拠点間の連携が強化され、にぎわいが広がっていく。
- クルーズ客船による旅行が普及し、特に海外からの来訪者が増加すると考えられる。

名古屋港は、中部圏が日本経済をけん引できるよう、日本のゲートウェイとして、アジアや新興国など、成長する地域と常に臨機応変に繋がるとともに、日本の基幹物流の結節点となる。

名古屋港がカーボンニュートラルの取組を先導するとともに、脱炭素に貢献する港として利用が促進される。

名古屋港が中部のものづくり産業のイノベーションを促進し、港内には臨海部の立地特性をいかした次世代産業が集積する。

名古屋港のにぎわいが、まちなぎわいの拡大に寄与し、みなとの魅力がまちの魅力となる。

中部圏・名古屋港が日本中央回廊の効果を最大化し、日本経済をけん引する

【物流】

カーボンニュートラルを実現する

【物流・エネルギー】

産業構造の変化に迅速かつ柔軟に対応する

【産業】

まちづくりと連携した交流拠点を開発する

【交流】



## 主な論点

## 戦略的に取組む政策、施策の方向性

## ■ 海陸空が有機的につながった質の高い輸送の実現

- ・北米・欧州・アジアだけでなく経済をけん引するエリアと繋がる事が出来るよう、様々な航路に対応した港湾機能の強化が必要である。
- ・様々な貨物輸送需要に対応し、輸送頻度や速達性を重視したコンテナやRORO航路、大型船から中小型船まで対応できる港湾機能の強化とともに、中部国際空港からの航空輸送も柔軟に利用できる物流環境を形成することが重要である。
- ・東京から中部圏（とくに名古屋）に本社機能等が移転する可能性を念頭に、輸入機能を増強していくことが重要である。
- ・自然災害等の有事の際に首都圏、近畿圏の機能を補完・代替することも想定し、輸出入の機能を強化していくことが重要である。

## ■ 最先端・最新鋭の技術の活用

- ・日本で唯一稼働する自動化コンテナターミナルなど先進的な取り組みを進めてきた経験をいかし、港湾物流における生産性の向上や良好な労働環境を確保するAI、IoT、自動化技術などの最先端・最新鋭の技術の活用を推進するとともに、情報セキュリティ対策も進め、日本の先頭に立って持続可能な港湾物流をけん引する必要がある。
- ・特にコンテナ物流については、デジタルツインの活用など世界で進められている新たな技術を積極的に研究し導入を進め、世界最先端の物流環境を整備する必要がある。
- ・最先端・最新鋭の技術の導入検討や活用ができる高度な人材の育成が必要である。

## ■ 新たな環境変化への対応に必要な用地の確保

- ・老朽化した倉庫の建て替えによる高機能な倉庫の立地促進や次世代の製品の輸送に必要な新たな倉庫需要等を取り込めるよう、新たな用地を確保し、高度な物流環境を形成していくことが必要である。
- ・想定できない大きな環境変化が生じた場合に備え、新たな開発が可能な用地を確保し、フレキシブルな対応が必要である。

## ■ 国内複合一貫輸送のハブ拠点の形成

- ・名古屋港の陸上・海上輸送ネットワークを活かし、モーダルシフト等で需要の増加する内航のRORO船などに対応した内貿ユニットロードターミナルを形成することが必要である。

## ■ 水素・アンモニア等の受入環境の整備

- ・カーボンニュートラルポートの形成に向け、港内に多くの産業が集積している名古屋港において、次世代エネルギーの需要が高いポテンシャルを生かし、水素・アンモニア等の輸入、生産、貯蔵、配送拠点となることが必要である。
- ・二酸化炭素の回収、輸出拠点や再生可能エネルギーの拠点となることも必要である。

## ■ 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化

- ・荷主や船会社が進めるサプライチェーンにおける脱炭素化に貢献し、名古屋港を利用する付加価値が高まるよう、荷役機械のFC化など港内の脱炭素化を進めるとともに、船舶への次世代エネルギーの供給拠点を形成するなど、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図ることが重要である。

## ■ 次世代産業の振興

- ・愛知県、名古屋市、名古屋商工会議所、中部経済連合会等が進めている産業振興策とも連携しながら、広大なエリアや様々な施設を有する名古屋港特有のフィールドを活用し、産業の成長に欠かせない実証実験を進め、既存産業の更なる成長や新たな基幹産業となりうる新産業を創出することが必要である。
- ・既存産業の成長や新産業の創出に必要な環境整備を進め、名古屋港及び中部圏への次世代産業の立地を促進することが必要である。

## ■ 魅力ある港湾空間の形成

- ・水族館や運河など、港の魅力向上を図るとともに、まちづくりと連携し、港からまちへ、あるいは、まちから港へのにぎわいの広がりや繋がりを意識した魅力ある港湾空間を形成することが重要である。
- ・交流拠点と連携し、他の港湾機能とも融合した大型クルーズ船の受入環境を整備することが必要である。
- ・にぎわいの創出にあたっては、行政だけでなく、積極的に民間活力を活用していくことが重要である。

物流、物流・エネルギー、産業、交流の各分野における政策、施策を進める上で、全分野にわたって横断的に関わり、各政策、施策を推進する取組

## ■ 積極的な情報発信、ポートセールス

- ・わが国のものづくり産業と国民生活を強力に支える「日本一の名古屋港」の役割、重要性、優位性、利便性、経済効果をアピールし、名古屋港の利用を促進するとともに、国内外からポートアイランドを含む名古屋港への積極的な投資を呼び込むことが必要である。

## ■ 多様な主体・港湾・空港との連携

- ・将来起こりうる環境変化に対し、経済団体、民間事業者、国、自治体、港湾管理者等が連携し、多角的な視点を持って取り組むことが必要である。
- ・カーボンニュートラルへの対応等、共通の課題への対応などについて、国内のみならず世界の港湾と連携し取り組むことが必要である。
- ・近隣の三河港、衣浦港、四日市港及び中部国際空港とは、名古屋港が先頭に立って、それぞれの特徴を生かしながら連携していくことが重要である。

※近隣の港湾・空港の位置は、P6参考資料を参照

## ■ 最新の動向把握と情勢変化への迅速かつ柔軟な対応

- ・様々な情勢変化にしっかりとアンテナを張って情報をいち早くキャッチするとともに、現時点では想定できない大きな変化に対しては必要に応じて計画を見直しながら、遅滞なく事業を具体化していくことが必要である。

## ■ 港湾機能の強靭化

- ・名古屋港の持続的な発展を遂げる上での基盤として、また、安心して港を訪れることが出来るよう、南海トラフ地震等の自然災害などへの備えなど、安全性、信頼性、危機管理機能を向上する港湾機能の強靭化を図ることが必要である。

中部圏・名古屋港が日本中央回廊の効果を大化し、日本経済をけん引する

【物流】

カーボンニュートラルを実現する【物流・エネルギー】

産業構造の変化に迅速かつ柔軟に対応する【産業】

まちづくりと連携した交流拠点を開発する【交流】



## 魅力ある港湾空間の形成

- ・ガーデンふ頭は、地域や国内外の人々が訪れる、**新たな港の玄関口となる交流空間を形成**することが望ましい。
- ・中川運河は、**港とまちをつなぐ新たな水辺空間を形成**することが望ましい。
- ・金城ふ頭は、**国際交流の拠点**を形成することが望ましい。
- ・中川運河の水質改善を始めとした、港の環境面での価値の向上に取り組むことも重要である。

## 次世代産業の新たな展開

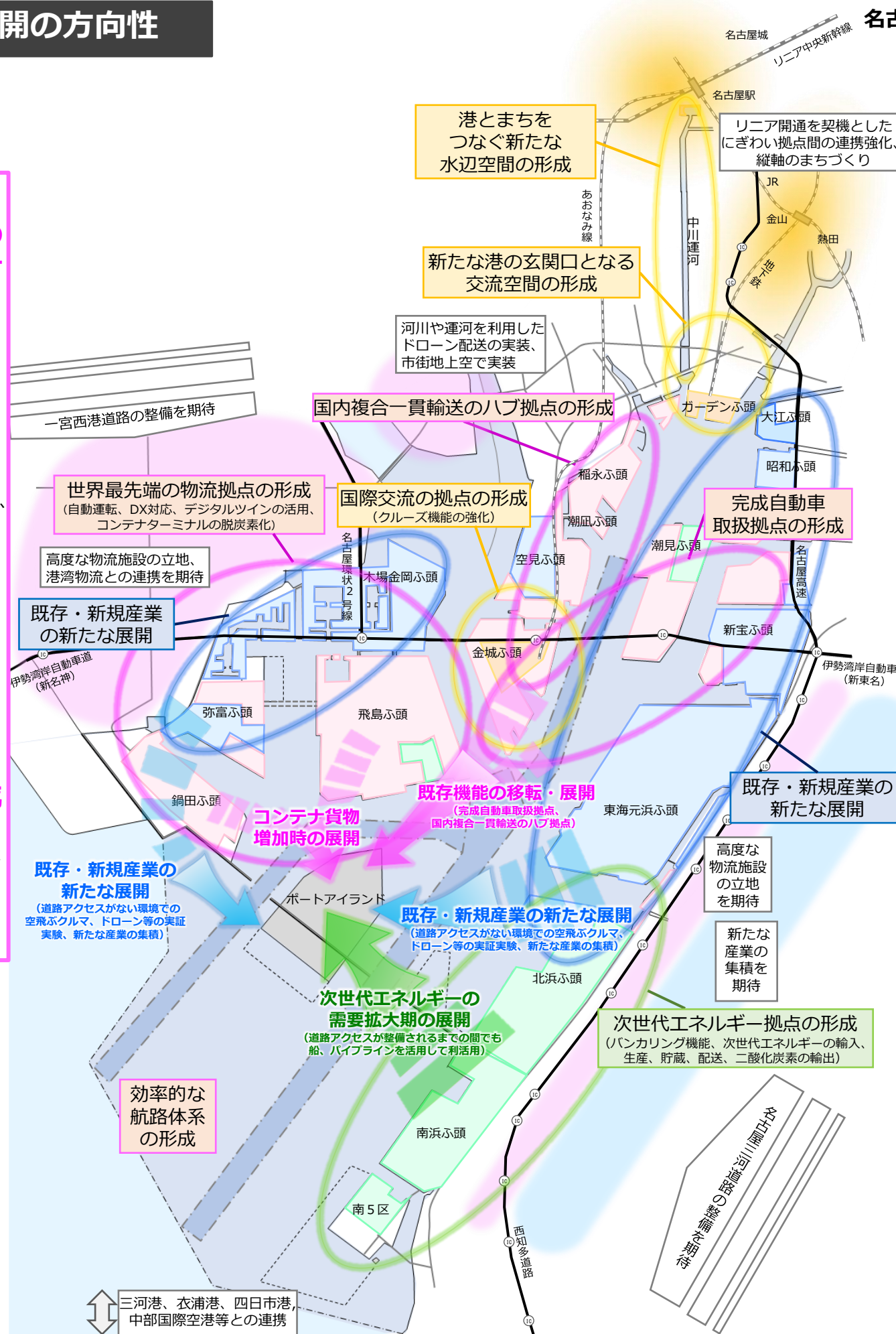
- ・既存産業は、既存施設のリニューアルや周辺用地を利用転換をしながら、次世代産業として成長していくと考えられる。
- ・ポートアイランドは、**次世代産業のテストフィールド**として活用することが考えられる。
- ・港内で育った産業は、ポートアイランドや背後地域への展開が考えられる。

## 水素・アンモニア等の受入環境の整備

- ・水素、アンモニア、合成メタン等の次世代エネルギーの輸入、生産、貯蔵、配送や二酸化炭素の輸出を行う**次世代エネルギー拠点**は、既存のエネルギー施設が集積する南部地区での展開が考えられる。
- ・**次世代エネルギーの需要拡大期**においては、ポートアイランドへの展開が考えられる。

## ポートアイランドの利活用

- ・次世代エネルギー拠点として活用し、それ以外の用地は物流や産業での活用が考えられる。
- ・**道路アクセスが整備されるまでの間でも**、船やパイプラインを活用した**次世代エネルギー拠点**や、**次世代産業のテストフィールド**としての利活用が考えられる。
- ・港内の機能の再配置に伴い、ポートアイランドを移転先として活用することも考えられる。
- ・ポートアイランドの利活用については、形状変更の可能性も踏まえて検討することが重要である。



## 海陸空が有機的につながった質の高い輸送の実現、最先端・最新鋭の技術の活用、新たな環境変化への対応に必要な用地の確保

- (コンテナ物流機能)
- ・貨物動向を注視しながら、既存のコンテナターミナルと連続して新たなコンテナターミナルを拡充し、**更なる需要増加が見込まれる場合にはポートアイランドへ展開**することが考えられる。
  - ・コンテナターミナルの拡充と共に、名古屋港の周辺用地も含めて機能転換や施設の建て替えなどを進め、高度な物流環境を整備し、**世界最先端の物流拠点を形成**することが重要である。
  - ・航行管制により船舶の入出港待ちが発生している状況や将来の機能配置による船舶航行への影響を踏まえ、**効率的な航路体系を形成**する必要がある。

- (完成自動車取扱機能)
- ・効率的な取り扱いができるよう、**完成自動車取扱拠点の形成**を進める必要がある。

## 国内複合一貫輸送のハブ拠点の形成

- ・内港地区において、既存施設の拡充や集約により、**国内複合一貫輸送のハブ拠点**を形成することが重要である。
- ・拠点形成に合わせて、**老朽化した施設や利用頻度の低い施設を再編**していくことが重要である。

凡例

	将来展開		
	現状	港内	港外
物流	■	○	●
物流・エネルギー	■	○	●
産業	■	○	●
交流	■	○	●

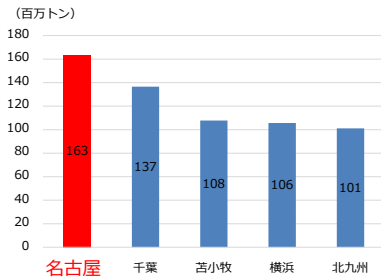
※将来の交通ネットワークを図示



## ■ 日本一の名古屋港が目指す方向性の検討

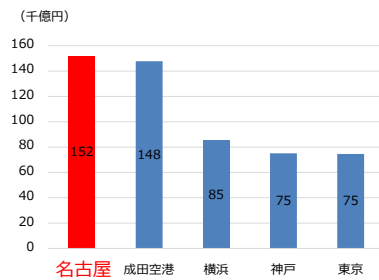
- ・現在の名古屋港は、総取扱貨物量、貿易輸出額、完成自動車輸出台数などで日本一であるが、今後の日本一を守り、新たに何で日本一を目指すのかをしっかりと考えることが必要である。
- ・名古屋港が持続的に発展していくためには、オリジナリティや発展していくための優れた機能の強化が必要である。
- ・今後、産業構造がどうなるにせよ、選ばれる港になるためには、高効率であることなどの名古屋港の強み伸ばすとともに、日本の真ん中に位置し、輸送網が整備され、首都圏、近畿圏をカバーできるという地理的優位性をいかしていくことが重要である。
- ・ものづくり産業に連動して輸出拠点としては優位に位置しているが、輸入拠点としてはまだまだ伸びしろがあり、強化していくことが重要である。どのように強化していくのかや、輸入が増加することによる課題と対策も検討することが必要である。

総取扱貨物量（2022年）



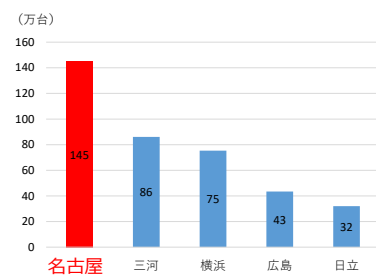
出典：名古屋港港湾統計

貿易輸出額（2023年）



出典：貿易統計

完成自動車輸出台数（2023年）

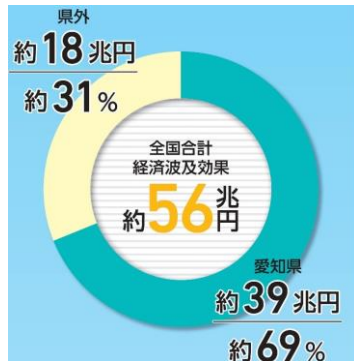


出典：貿易統計

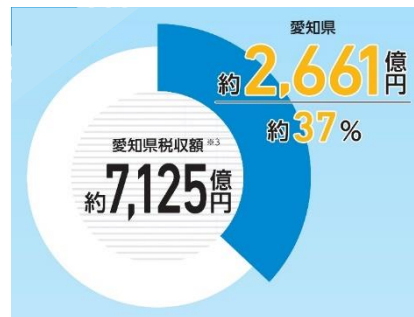
## ■ 経営の視点での検討

- ・名古屋港が持続的に発展するにあたって、港湾経営の視点を持ち、入港船隻を増やし収入を確保するなど、稼ぐことを議論の底流においておくことが重要である。
- ・名古屋港による経済効果、税収効果を強く打ち出し、名古屋港への再投資に繋げていくことが重要である。

名古屋港が全国にもたらす経済波及効果



愛知県への税収効果



出典：名古屋港の経済効果（2022.5）

## ■ 観光の視点での検討

- ・コロナ前のインバウンドの盛り上がりを見ると、名古屋港も観光の視点でも将来の方向性を考えることが重要である。

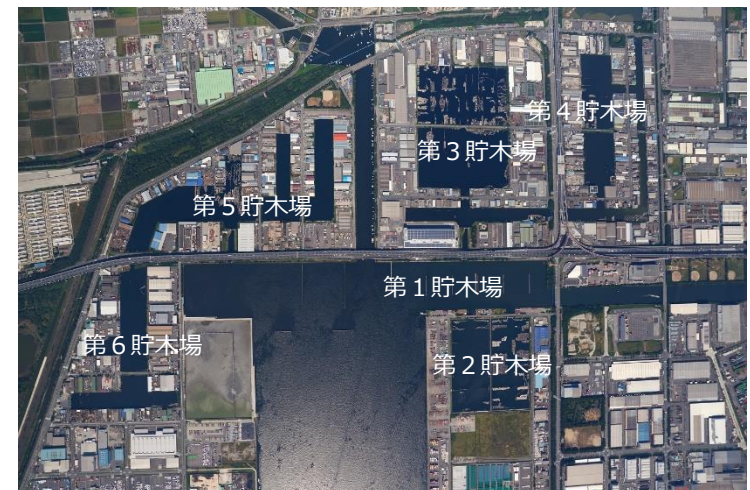
## ■ ポートアイランドの利活用に向けた検討

- ・名古屋港の将来像を考える上で、ポートアイランドなどの活用はキーポイントになる。中部圏の更なる発展にどのように繋げ、どのように活用していくのか、という視点で考えていくことが重要である。
- ・利活用に向けた課題の把握やスケジュールなどについて、検討が必要である。



## ■ 貯木場の再編に向けた検討

- ・貯木場は残されたフロンティアだとイメージできる。貯木場に立地されている利用者を含め、これからどう活用していくか、検討していく必要がある。

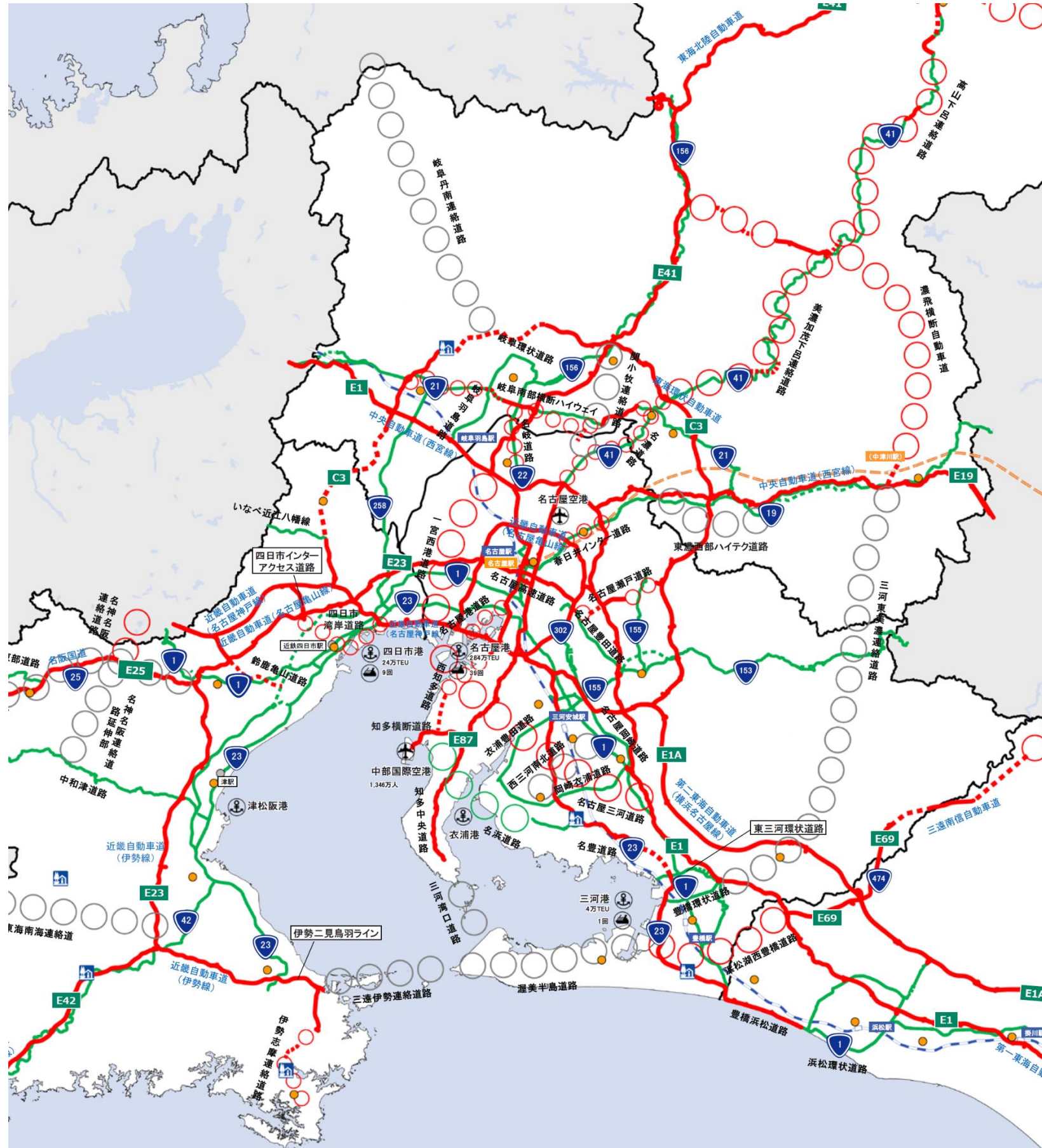




- 主な都市
- ✈ 主な空港  
(2019年乗降客数(万人))
- ⚓ 主な港湾  
(2019年コンテナ貨物取扱量(万TEU))  
(2019年クルーズ船寄港数(回))
- 🏠 広域的な防災機能強化を図る「道の駅」
- 主な交通拠点
- 新幹線
- リニア中央新幹線

高規格道路	供用中	<span style="color: red;">—</span>
	事業中	<span style="color: red;">- - -</span>
	調査中	<span style="color: red;">○ ○ ○</span>
一般広域道路	供用中	<span style="color: green;">—</span>
	事業中	<span style="color: green;">- - -</span>
	調査中	<span style="color: green;">○ ○ ○</span>
構想路線		<span style="color: grey;">○ ○ ○</span>

※ R5.4.1時点  
 [R3.3月末時点のネットワーク図に、  
 新規供用等の情報を反映  
 ※ 本計画図は、具体的な路線のルート、位置  
 等を規定するものではありません。]



出典：中部ブロック広域道路ネットワーク計画図（R5.4.1時点）を名古屋港の将来を考える会事務局にて一部加工（名古屋港周辺を抜粋）