

名古屋港長期構想 (最終案)

令和8年3月
名古屋港管理組合

基本理念
名古屋港が重視する
基本的な価値観や考え方

物流で日本をひっぱる価値創造港湾

名古屋港の
将来像
名古屋港が
将来ありたい姿

名古屋港内の事業・産業活動から価値を得る人々の視点
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～

名古屋港を利用してモノを運ぶことにより価値を得る人々の視点
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～

名古屋港に親しみ、また、共生することで価値を得る人々の視点
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～

施策の方向性
名古屋港の将来像の
実現に向けた具体的な
施策を導くための方針

次世代産業基盤の創出
●次世代産業を振興する
●次世代エネルギー等の大規模拠点を形成する
安全・安心の確保
●官民の連携により防護機能を強化する

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
●物流機能を強靱化する ●港湾施設を効率的・戦略的に維持管理する

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
施策を展開するエリアや
施策の進め方のイメージ



実現に向けて
長期構想の実現に向け、
施策と並行して進める取組

- 国内外の様々な主体との連携
- 港湾経営の視点
- 迅速かつ柔軟な対応
- DXの推進
- GXの推進
- 具体計画の策定
- イメージづくりの推進

はじめに

中部圏のものづくり産業や人々の暮らしを支える名古屋港は、これまで、様々な人々とのつながりを大切に、多くの人の尽力によって発展を遂げてきました。

港湾物流によりサプライチェーンをつなぐ人、産業活動により経済を活性化する人、港に集い親しみにぎわいを創出する人など、多様な人々の相互作用が名古屋港の力の源となってきたことは言うまでもありません。

今回、長期構想の検討にあたって、名古屋港に関わる人々の視点に着目し、こうした人々が望む価値が高い名古屋港こそが、目指すべき姿であると考えました。

一方で、名古屋港を取り巻く環境は、近年、大きく変化しており、柔軟かつ迅速な対応がこれまで以上に求められています。また、名古屋港が持続的に発展していくためには、これまでの経済活動の場としてだけでなく、社会的課題にも対応し、バランスのとれた開発を進めることが重要であるとの意識に変化しています。

このような認識のもと、今回の長期構想では、20年から30年先の名古屋港のありたい姿を取りまとめました。取りまとめにあたっては、名古屋港のありたい姿を名古屋港の将来像とし、この実現に向け何が必要か、バックキャストイングの手法を用いて考えました。

こうして策定した新たな長期構想は、名古屋港に関わる人が将来に向かって行動するためのビジョンであるだけでなく、名古屋港に関わってほしい人々や関心を持ってほしい人々に対するメッセージでもあります。

そのため、あらゆる人々が共感できるものであること、長期的な視点であらゆる人々が望む名古屋港の姿が示されていること、また、理想に終始せず、現実を踏まえた具体性を持った取組の方向性が示されていることが必要です。

これらを示すことで、名古屋港に対して希望や期待をもてるビジョンになるとともに、名古屋港に関わる人々がそれぞれの役割を認識し、新しい名古屋港の実現に向けたビジョンとなることを願っています。

— 目 次 —

1. 名古屋港長期構想について	1
1.1 策定の背景	3
1.2 位置付け	3
2. 名古屋港の概要	5
(1) 名古屋港の港湾空間	7
(2) 名古屋港の立地	7
(3) 名古屋港の歴史	8
(4) 名古屋港と背後圏のつながり	8
(5) 名古屋港の現況	9
(6) 名古屋港の経済効果	14
3. 名古屋港を取り巻く環境の変化	15
(1) 世界経済の変化	17
(2) 国内人口の減少・労働力不足	18
(3) 日本中央回廊の形成	18
(4) 交流圏の拡大	19
(5) 訪日外国人の増加	19
(6) 情報通信技術の進展	20
(7) 脱炭素化の推進	21
(8) 災害等リスクの高まり	22
(9) 施設の更新需要の増加	23
(10) 持続可能な社会の実現に向けた意識の高まり	24
4. 名古屋港のポテンシャル	25
(1) 名古屋港の発展につながる背後圏の成長	27
(2) 先進的な取組を進めやすい環境	29
(3) 次世代エネルギー拠点を形成しやすい環境	30
(4) 更なる発展につながるポートアイランド	30

5. 基本理念	31
6. 名古屋港の将来像	35
6.1 名古屋港の将来像とは	37
6.2 名古屋港の将来像	38
7. 施策の方向性	41
7.1 施策の方向性とは	43
7.2 施策の方向性	44
8. 空間利用の方向性	53
8.1 空間利用の方向性とは	55
8.2 施策展開のエリア（将来像別）	56
8.3 空間利用の方向性	62
8.4 施策の進め方のイメージ（地区別）	64
9. 実現に向けて	69
参考資料	73

1

名古屋港長期構想 について



1. 名古屋港長期構想について

1.1 策定の背景

名古屋港管理組合は、2007年に概ね20年先を目標とする長期構想「名古屋港の針路」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。このような社会情勢を踏まえ、変化に対応しつつ持続的な発展を実現するため、名古屋港の将来のビジョンとなる新たな長期構想を策定しました。

1.2 位置付け

「名古屋港長期構想」は、概ね20～30年先の将来像、そして、それを実現するための施策の方向性を示すものです。また、名古屋港の開発、利用及び保全など、様々な主体の諸活動の指針として活用されることを期待するとともに、概ね10～15年先を目標年次とした港湾整備のマスタープランである港湾計画や個別の具体計画につながるものです。

— 目標年次 —

概ね20～30年先（2050年頃）

このような位置付けを踏まえ、本長期構想は、以下の基本的な考え方に基づいて策定しました。

●様々な主体の共通指針となる「基本理念」

将来にわたって名古屋港をとりまく環境変化に対応していくためには、名古屋港に関わる様々な主体が、考え方や価値観を共有し、名古屋港のために一丸となって取り組んでいく必要があります。

本長期構想の最上位に様々な主体の共通の価値観や考え方となる「基本理念」を定めました。

●バックカスティングによる「施策の方向性」

過去の経験やこれまでの傾向から、将来を見通すことは大きな不確実性を伴います。そのため、まず将来のありたい姿である「将来像」を掲げ、バックカスティングの手法を用いて、これを実現するために必要な施策の方向性を定めました。

●名古屋港独自のポテンシャルを活用

名古屋港が選ばれ続ける港となるためには、国内外の荷主や船会社などに対して、本港の優位性や将来性を示す必要があります。このため、本港独自のポテンシャルを最大限に活かした名古屋港の進む方向性を示しました。

2

名古屋港の概要



2. 名古屋港の概要

(1) 名古屋港の港湾空間

名古屋港は、多くの河川が流入する遠浅の海を浚渫し、その土砂で土地の造成を進めることで拡大、発展してきた人工の港です。

陸域（臨港地区）は約 4,300 万㎡、水域（港湾区域）は約 8,200 万㎡で、その行政区域は名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛島村の 4 市 1 村にわたります。



名古屋港の港湾空間

(2) 名古屋港の立地

名古屋港は、日本の中央にある中部圏、太平洋に面した伊勢湾の最奥部に位置しています。

中部圏は、東名・名神高速道路などの東西軸と東海北陸自動車道などの南北軸が交わる交通の要衝で、他の圏域と高速交通ネットワークで結ばれており、我が国の「物流首都」とも呼べる重要な圏域です。

また、同じ湾内の三河港、衣浦港、四日市港とは物流や防災の取組で、中部国際空港とは海上輸送と航空輸送を組合わせたシーアンドエアーで連携しています。



出典：ものづくり中部の革新を支える 新たなみち（2021.3 中部地方整備局）より作成
名古屋港の位置と周辺の道路網

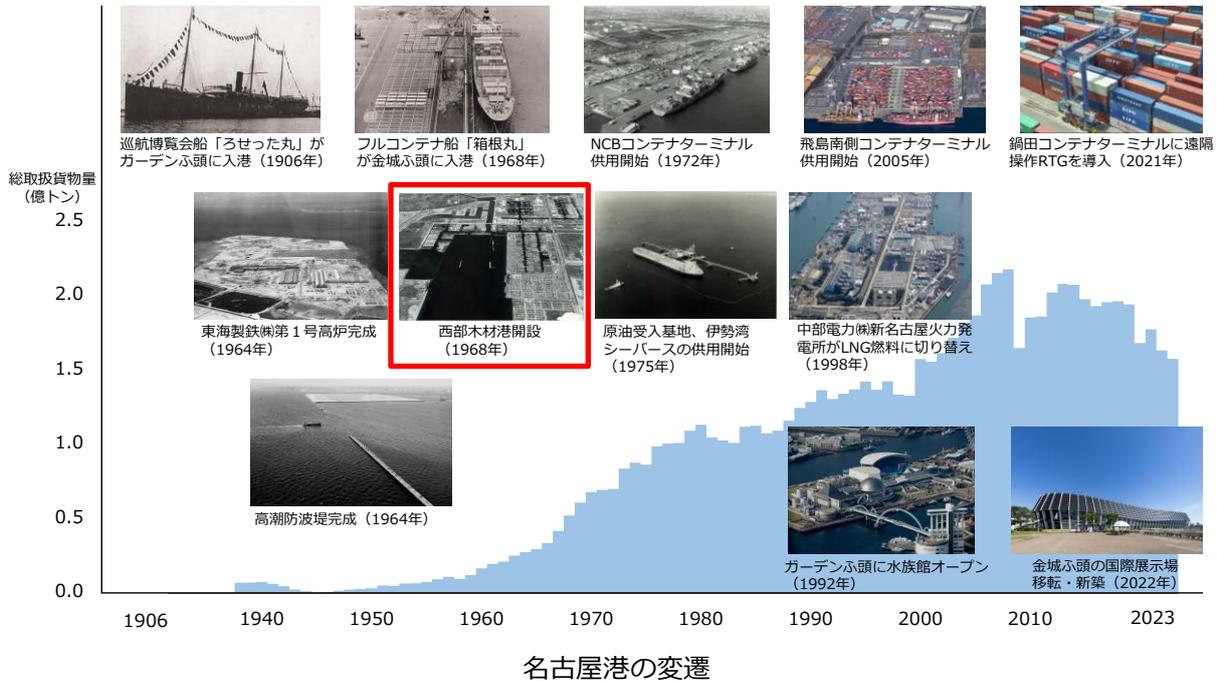


シーアンドエアーのイメージ

(3) 名古屋港の歴史

名古屋港は、開港以来、中部圏の海の玄関口として、取扱貨物量の増加、輸送形態のコンテナ化、船舶の大型化など、時代の要請に的確に対応してきました。

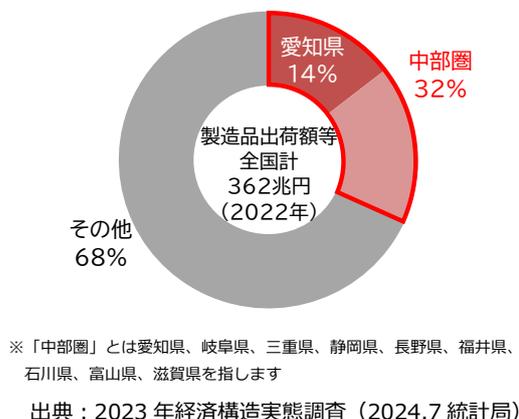
また、こうした物流機能の充実により、産業の集積とその活性化を促しながら港湾エリアを拡大し、にぎわいや環境などの地域とのつながり、それらの活動の基盤となる防災対策を担うなど、名古屋港はあらゆる意味でこの地域に欠かせない存在となってきました。



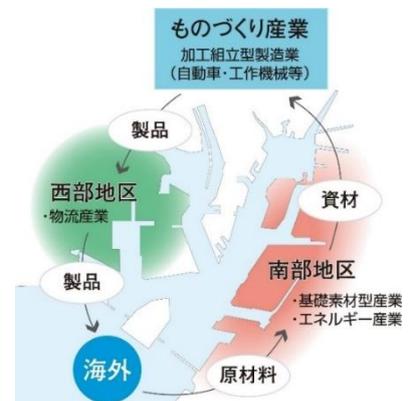
(4) 名古屋港と背後圏のつながり

名古屋港が位置する中部圏には、自動車、工作機械、航空宇宙などの世界有数の「ものづくり産業」が集積しています。中部圏の製造品出荷額等は全国の約3割を占めており、なかでも愛知県は、1977年以来連続して全国1位となっています。

中部圏の「ものづくり産業」では、名古屋港を經由して原材料の輸入、生産した製品を輸出するなど名古屋港とのつながりも深く、完成自動車の輸出台数は1979年以来連続して全国1位となっています。



中部圏の製造品出荷額等



名古屋港ともものづくり産業のつながり

(5) 名古屋港の現況

① 物流機能の充実

かつては、ガーデンふ頭をはじめとする内港地区が物流の中心でしたが、船舶の大型化に対応するため沖合へ展開し、現在は、飛島ふ頭や鍋田ふ頭などの西部地区にコンテナ物流機能が集積しています。また、完成自動車は、伊勢湾岸自動車道沿いの新宝ふ頭、潮見ふ頭、金城ふ頭、弥富ふ頭で取り扱っています。



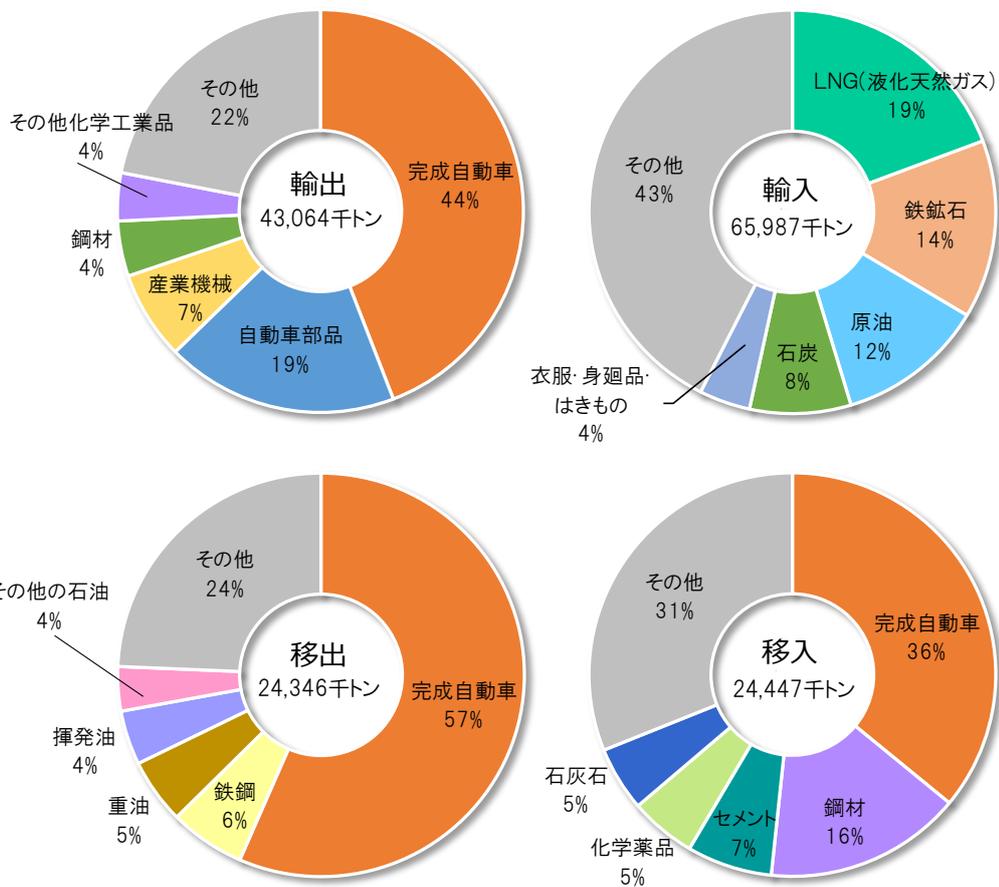
物流機能の現況

施設概要

(2025.8 現在)

名称		水深 (m)	バース数	延長 (m)	備考
飛島ふ頭東側 コンテナターミナル	飛島ふ頭北コンテナターミナル	10~12	3	620	
	NCB コンテナターミナル	12~15	3	900	増深・耐震化工事中
	飛島ふ頭南コンテナターミナル	15	2	700	背後用地拡張中
飛島ふ頭南側コンテナターミナル		16	2	750	自動化ターミナル
鍋田ふ頭コンテナターミナル		12~14	3	985	遠隔操作 RTG 導入事業実施中

名古屋港の総取扱貨物量は2002年以来連続して日本一となっています。輸出では完成自動車、自動車部品などの自動車関連製品が中心となっており、輸入ではLNG（液化天然ガス）や原油などのエネルギー資源や鉄鉱石などの原材料が多くなっています。



出典：名古屋港湾統計 2023（2024.10 名古屋港管理組合）

取扱貨物の内訳

② 産業の集積

東海元浜ふ頭には鉄鋼生産基地、北浜ふ頭、南浜ふ頭、南5区には、石油や天然ガスなどのエネルギー資源を輸入する基地が立地しており、背後圏や港内の火力発電所に供給しています。

港内3箇所に航空宇宙産業基地が立地しており、生産された大型の航空機部品は、直接船に積み込まれ、中部国際空港を経由して海外に輸出されています。

その他、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、土地利用の多様化が進んでいます。



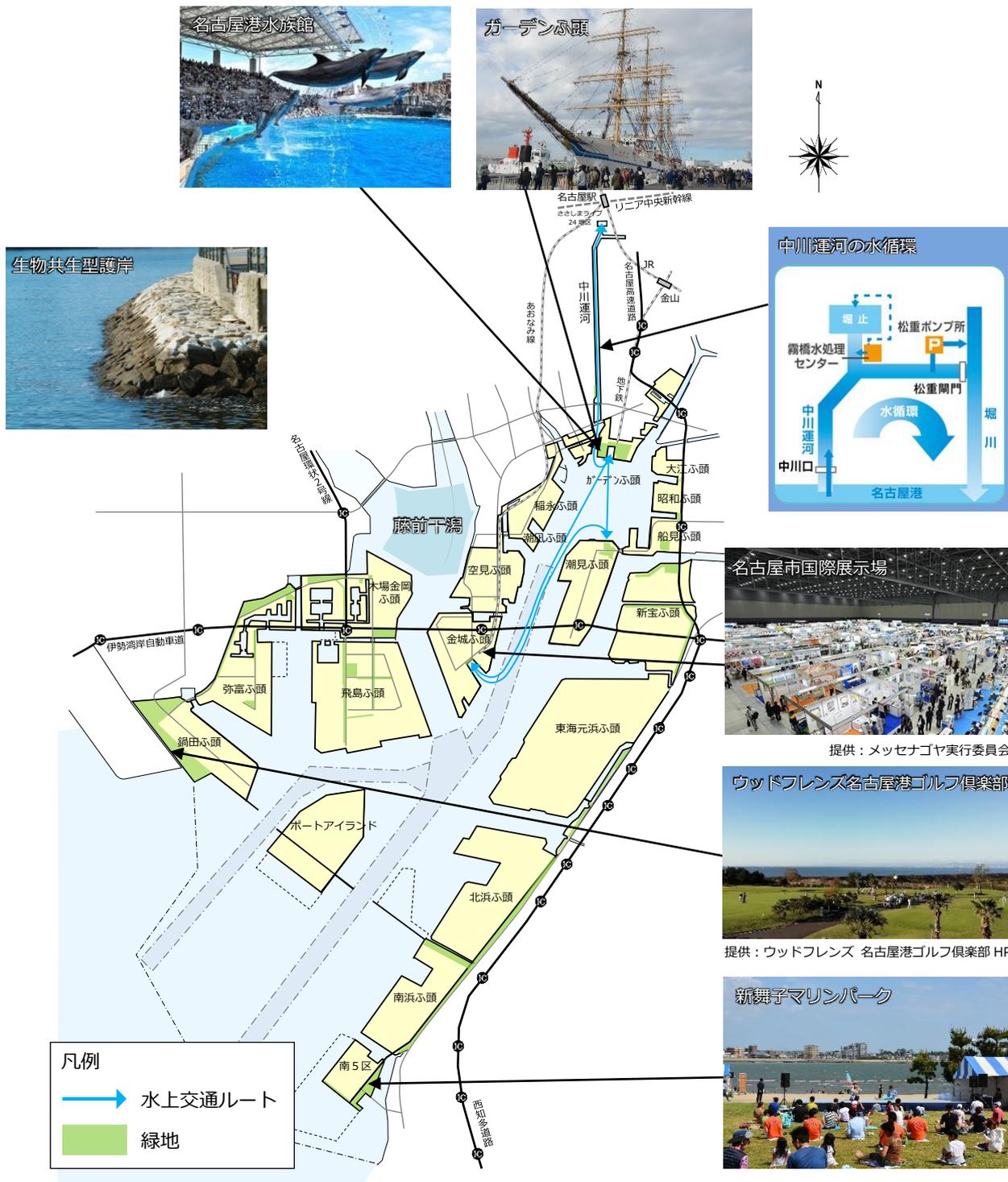
産業機能の現況

③ 地域とのつながり

ガーデンふ頭、金城ふ頭、中川運河沿いなどでは、名古屋市と連携しながら親しまれるみなとづくりに取り組んでいます。クルーズ船の受け入れは、主にガーデンふ頭で行っていますが、名港中央大橋の下を通れない大型クルーズ船については金城ふ頭で対応しています。

港内各地には緑地が整備されており、ガーデンふ頭、南5区、鍋田ふ頭の緑地は多くの人に親しまれています。

また、ラムサール条約登録湿地である藤前干潟の保全、港湾開発に合わせた生物共生型護岸の整備、中川運河における水循環の取組のほか、環境学習の場の提供など環境に配慮した取組を行っています。

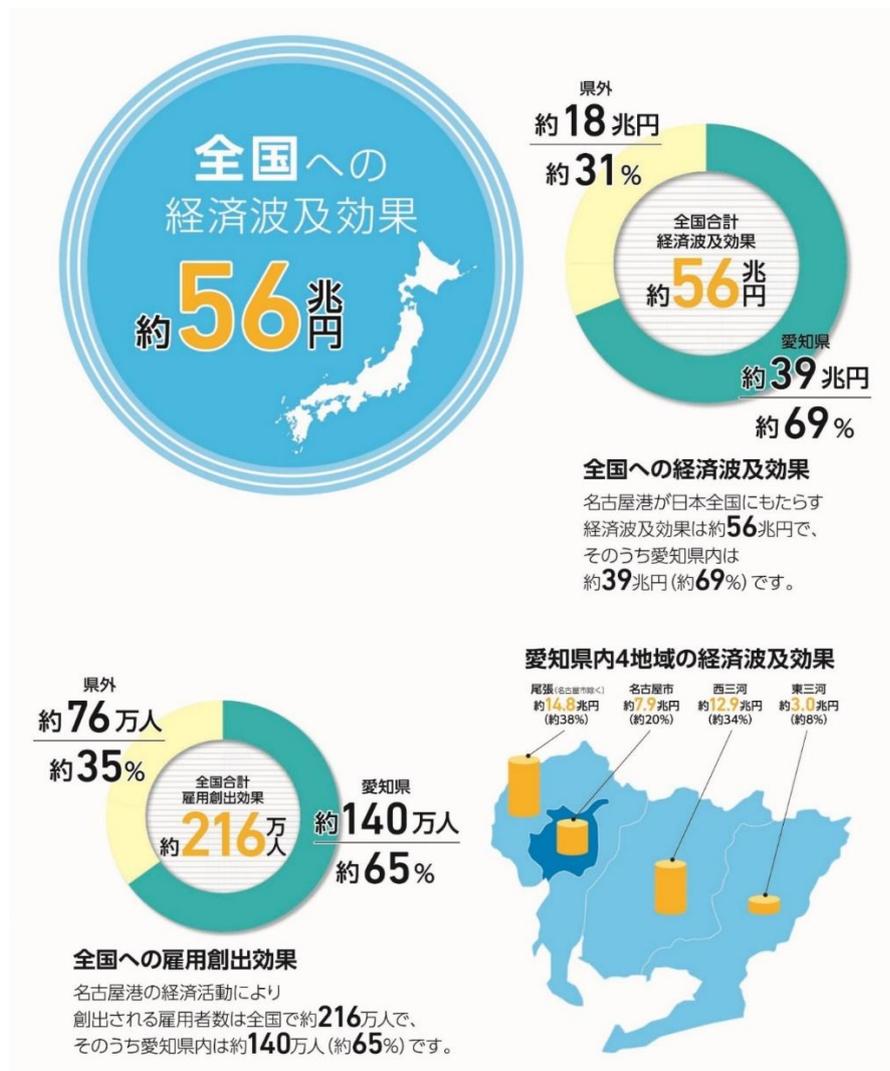


交流・環境機能の現況

(6) 名古屋港の経済効果

名古屋港の経済効果は、物流による直接的な効果にとどまらず、港で行われる事業から得た利益が他の事業へ投資されたり、労働者が得た賃金が消費活動につながったりと、分野を超えて広がっていきます。

産業連関表などを用いた推計によると、その経済波及効果は全国で約 56 兆円、雇用創出効果は約 216 万人となっています。



出典：名古屋港の経済効果（2022.5 名古屋港管理組合）

名古屋港の経済効果

3

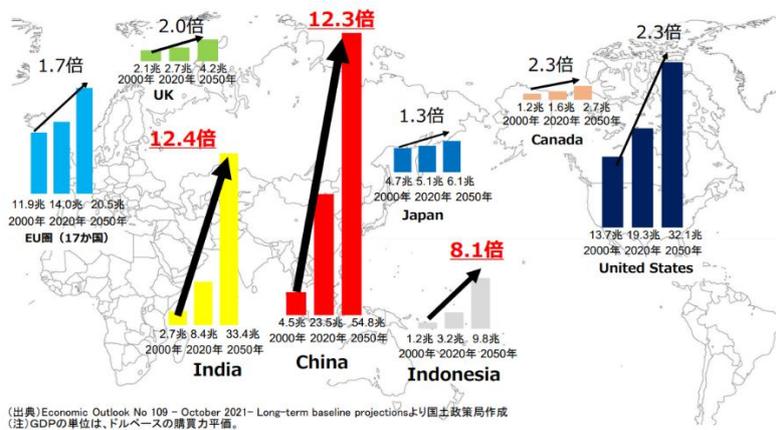
名古屋港を取り巻く 環境の変化

3. 名古屋港を取り巻く環境の変化

(1) 世界経済の変化

世界の GDP は、アジアを中心に増加し、インドやインドネシアなどの新興国の台頭により、経済の多極化が進むと見込まれています。

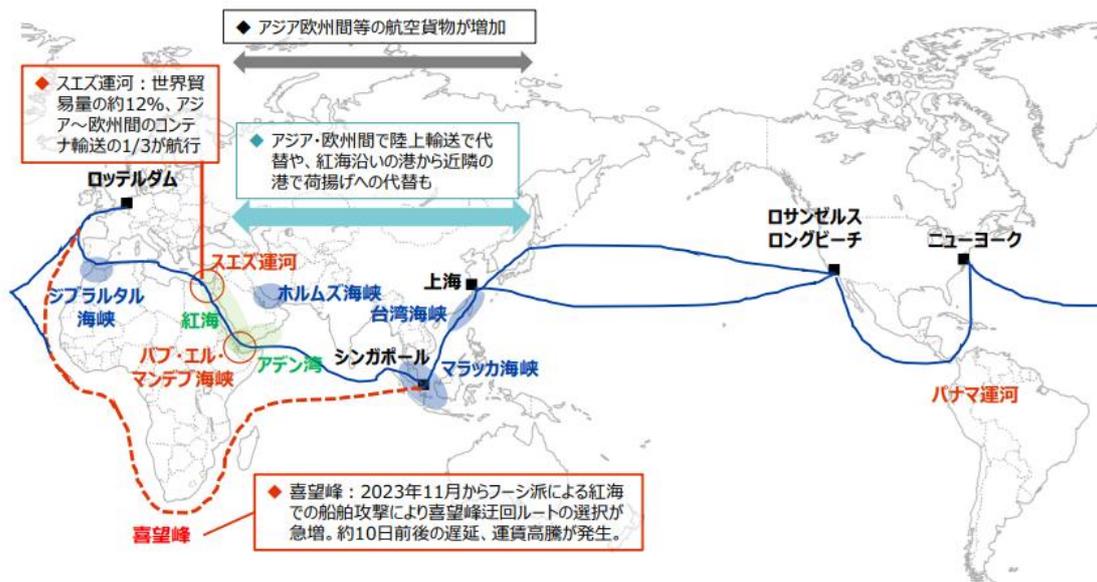
また、各国における政治的動向に加え、軍事的、社会的な緊張の高まりにより地政学リスクが高まり、特定地域の情勢や世界経済の先行きが不透明さを増しています。港湾においても、思いもよらないタイミングで、世界的な需要の変動やサプライチェーンの混乱が発生する恐れがあります。



(出典) Economic Outlook No 109 - October 2021 - Long-term baseline projectionsより国土政策局作成
(注) GDPの単位は、ドルベースの購買力平価。

出典：国土審議会第 19 回計画部会（2023.5 国土交通省）

主要国の GDP の変化



注：航路は一部。簡略化したイメージで掲載。

出所：海運会社ウェブサイト、各種報道、WTOなどからジェットロ作成

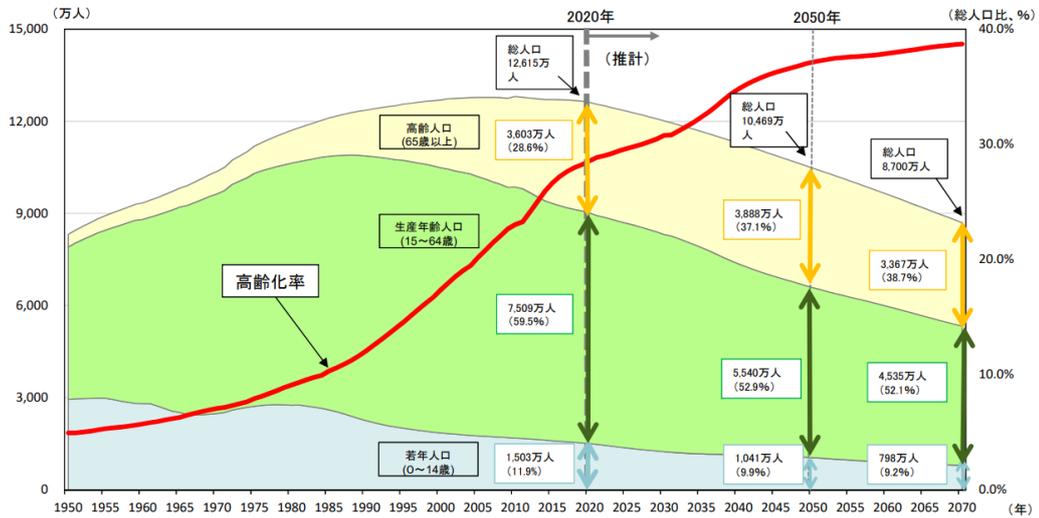
出典：地域・分析レポート 地政学的影響を踏まえた中東・アフリカの物流動向（2024.11 JETRO）

紅海情勢悪化による物流への影響

(2) 国内人口の減少・労働力不足

日本の人口は減少局面にあり、生産活動の中心を担う生産年齢人口は減少していく見通しです。

また、物流業界では、更なる労働力不足が懸念されており、このまま対策を講じなければ、これまで通りモノが運べなくなる恐れがあります。

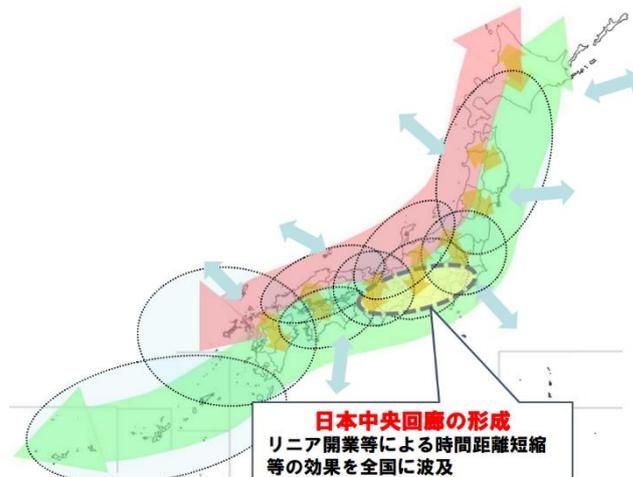


出典：国土形成計画（全国計画）関連データ集（2023.7 国土交通省）

総人口及び年齢階層別人口の推移及び将来推計

(3) 日本中央回廊の形成

2023年に策定された第三次国土形成計画では、高規格道路の整備やリニア中央新幹線の開業などにより、東京圏、大阪圏、名古屋圏の三大都市圏を結ぶ、世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域「日本中央回廊」を形成し、地方の活性化や国際競争力の強化を目指しています。



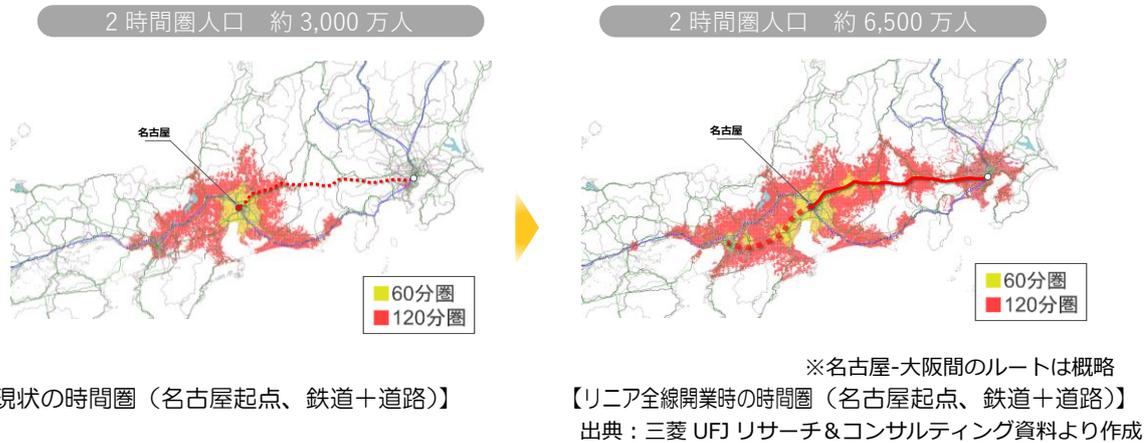
出典：国土形成計画（全国計画）パンフレット（2023.7 国土交通省）より作成

国土形成計画における日本中央回廊

(4) 交流圏の拡大

リニア中央新幹線の開業により、東京圏、大阪圏、名古屋圏の三大都市圏を約 1 時間で結び、約 7,000 万人規模の世界最大の人口を擁する巨大交流圏が形成されます。

この巨大交流圏の中心に位置する名古屋駅を起点とした 2 時間圏人口は、品川駅、大阪駅を上回り、国内最大になると予想されています。

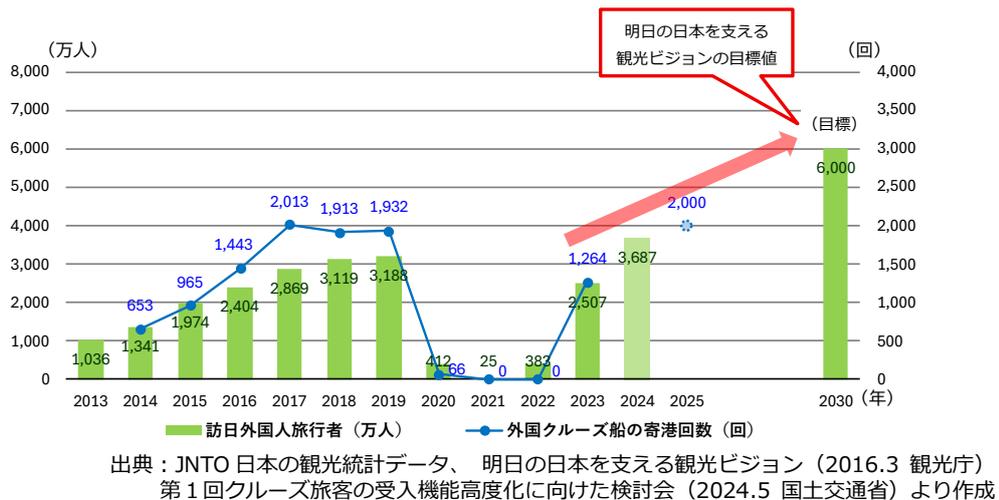


リニア中央新幹線の開業による交流圏の拡大イメージ

(5) 訪日外国人の増加

訪日外国人旅行者数は増加傾向にあり、2016 年に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」では、2030 年に 6,000 万人とする目標を掲げています。

2020 年には、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少したものの、2023 年以降は東アジアからの訪日外国人旅行者を中心に大きく増加し、外国クルーズ船の寄港回数も同様に増加しています。



訪日外国人旅行者数、外国クルーズ船の寄港回数の推移と目標値

(6) 情報通信技術の進展

2021年に策定された「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」では、物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化など、物流が目指すべき方向性が示されました。現在、この大綱に基づいて、物流のデジタル化や機械化、企業や業界の枠を超えた共同輸配送（フィジカルインターネット）などの取組が進められています。

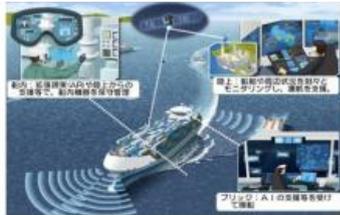
また、海外の主要港湾では、コンテナターミナルの自動化・遠隔操作化が進められているほか、現実世界を仮想空間上に「双子（ツイン）」のように再現して、リアルタイムな情報収集やシミュレーションを行う「デジタルツイン」の実現など、港湾物流のDXが進んでいます。



自動運転トラックの導入に向けた取組



ドローンによるラストワンマイル配送の効率化



自動運航船の普及に向けた制度設備

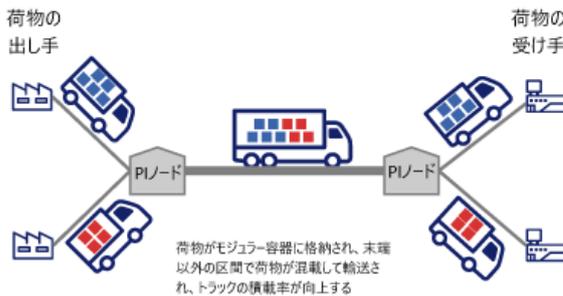


コンテナ物流手続きの電子化・共通化イメージ（サイバースポーツ）

出典：第1回 2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会 資料2（2025.7 国土交通省）、サイバーポート HP より作成

物流DXの概要

フィジカルインターネット



フィジカルインターネット
インターネット通信の仕組みを物流（フィジカル）に取り入れた考え方であり、不特定多数の事業者が輸送リソースを共同利用することで物流倉庫などの施設を互いに有効活用し、効率的な輸送体系の構築を示す

出典：野村総合研究所 HP

フィジカルインターネットの概要



デジタルツインの概念図

(7) 脱炭素化の推進

2015年にパリ協定が採択されたことを受け、日本は2020年に「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言しました。

国土交通省では、我が国の港湾や産業の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進しています。



出典：国土交通省 HP

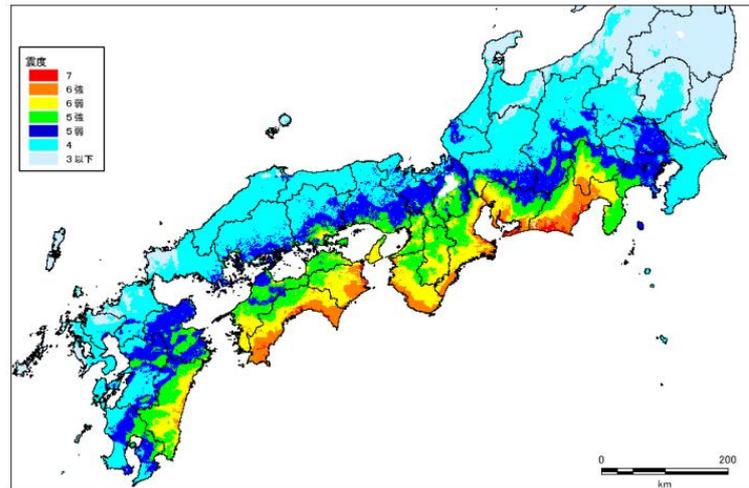
カーボンニュートラルポート（CNP）のイメージ

(8) 災害等リスクの高まり

① 巨大地震・津波の切迫性・気候変動による影響

南海トラフ地震や首都直下地震など大規模地震発生の切迫性が高まっており、港湾は、地震による液状化や津波による浸水被害のリスクを抱えています。

また、気候変動により平均海面水位の上昇が予想され、高潮リスクの増大などが懸念されています。



出典：南海トラフ巨大地震モデル・被害想定手法検討会 報告書（2025.3 内閣府）より作成

南海トラフ地震被害想定（地域震度分布図）

② サイバーリスクの高まり

2023年に名古屋港がサイバー攻撃を受けるなど、近年、サイバー攻撃が増加しており、国民生活や社会経済に影響を及ぼす事例が発生しています。

産業や生活を支える港湾輸送は、サイバー攻撃による影響が大きいことから、経済安全保障推進法に基づいて、安全保障の確保に関する経済施策が総合的かつ効果的に推進されています。



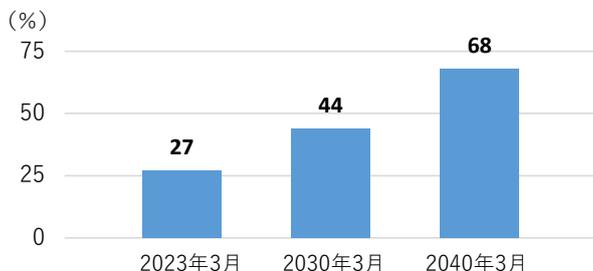
出典：令和7年度版情報通信白書（2025.7 総務省）

サイバー攻撃関連の通信数の推移

(9) 施設の更新需要の増加

建設後 50 年以上経過する港湾施設の増加に伴い、施設の更新需要も高まっています。

国土交通省では、2021 年に第 2 次「国土交通省インフラ長寿命化計画」を策定し、この中で「持続可能なインフラメンテナンスの実現」を目指すべき姿として掲げており、重点的に実施すべき取組の 1 つとして集約・再編などによるインフラストックの適正化を位置付けています。



出典：国土交通省 社会資本の老朽化対策情報ポータルサイト インフラメンテナンス情報 HP
建設後 50 年以上経過する港湾施設の割合

I. 計画的・集中的な修繕等の確実な実施による「予防保全」への本格転換

内部の鉄筋が露出した橋梁

クラックが生じた河川護岸

II. 新技術・官民連携手法の普及促進等によるインフラメンテナンスの生産性向上の加速化

ドローンを活用した砂防関係施設点検

III. 集約・再編やパラダイムシフト型更新等のインフラストックの適正化の推進

■集約・再編の事例

交通の集約

新路線

撤去

旧橋梁

<集約に伴う撤去>

老朽化が進展した跨線橋を撤去し隣接橋へ機能を集約

出典：国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）（2021.6 国土交通省）より作成
インフラ長寿命化計画における重点的に実施すべき取組

(10) 持続可能な社会の実現に向けた意識の高まり

グローバル経済の進展や地球規模の環境問題、人権意識の高まりを受けて、2015年の国連サミットでは「持続可能な開発目標（SDGs）」が採択されました。日本国内においても、政府と企業が連携し、SDGsの達成に向けた様々な取組が進められています。

また、国連により、環境・社会・企業統治の視点を投資判断に取り入れる責任投資原則が提唱されたことを背景に、世界的にESG投資※が拡大しています。

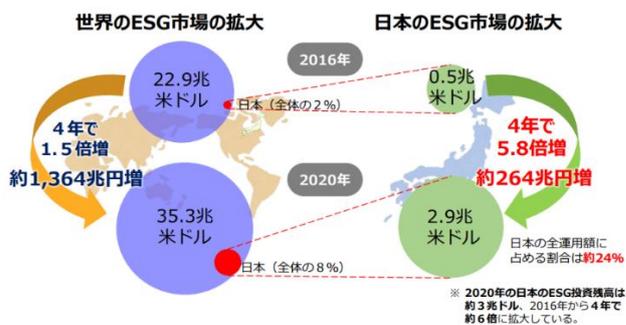
さらに、従来の「大量生産・大量消費・大量廃棄」を前提とした経済から、資源を循環的に活用し、廃棄物を最小限に抑える「循環経済（サーキュラーエコノミー）」への移行が求められています。

※ESG投資：環境（Environment）、社会（Social）、企業統治（Governance）の要素を考慮した投資



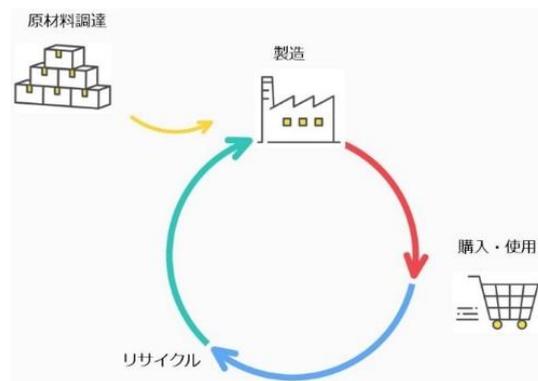
出典：国際連合広報センターHP

SDGsの17の目標



出典：財政制度等審議会（2021.12 財務省）

ESG投資市場の拡大



出典：経済産業省 資源エネルギー庁 HP

サーキュラーエコノミー(循環経済)の概念図

4

名古屋港のポテンシャル

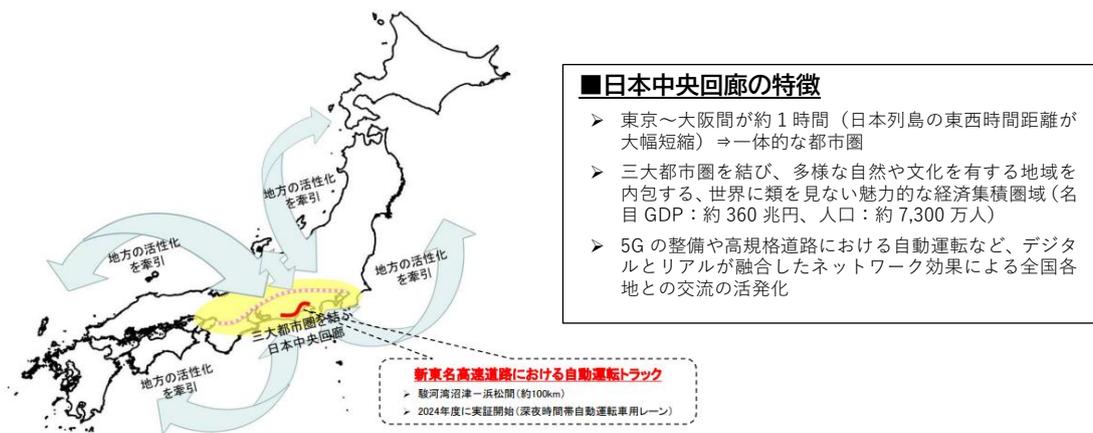
4. 名古屋港のポテンシャル

(1) 名古屋港の発展につながる背後圏の成長

① 日本中央回廊の効果を最大化する拠点

リニア中央新幹線の開業や新東名、新名神高速道路整備などにより、三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」が形成されることで、地域の活性化や国際競争力の強化が期待されています。

日本中央回廊の中心に位置する中部圏は、その効果を最大化する役割を担っており、他の大都市圏へのアクセス性の良さと中部圏が持つ住みやすさを活かし、東京一極集中の是正において選ばれる地域となるポテンシャルがあります。



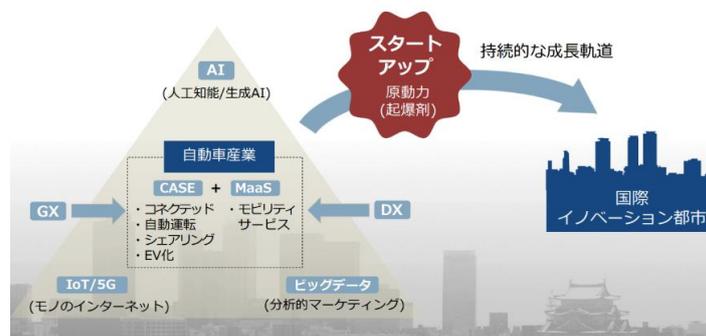
出典：国土形成計画（全国計画） 参考資料（2023.7 国土交通省）より作成

日本中央回廊による効果の全国的波及イメージ

② 世界をリードする産業集積地

世界有数のものづくり産業が集積する愛知県では、2018年に策定した「Aichi-StartUp 戦略」に基づき、AIやIoTなどの先端技術を活用したスタートアップ企業の成長を支援する取組が進められています。2024年には、日本最大級のオープンイノベーション拠点である「STATION Ai」が開業し、スタートアップ企業の創出育成及びオープンイノベーションの促進を目的に様々な支援サービスが提供されています。

こうした取組により、中部圏は、世界をリードし続ける産業集積地へ進化していくポテンシャルがあります。



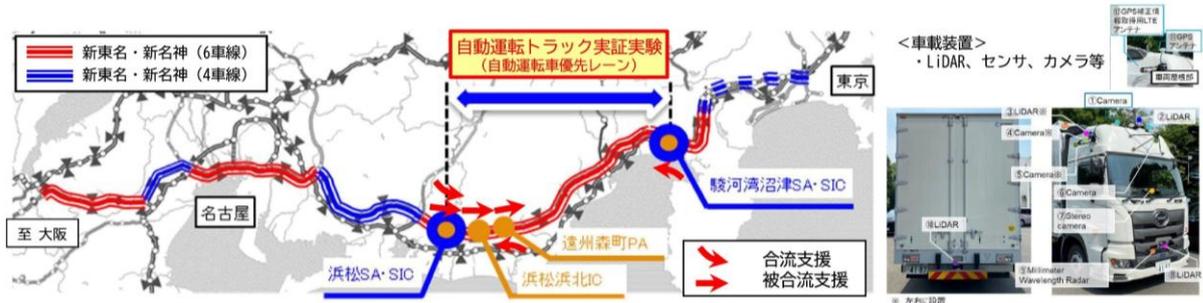
出典：Aichi-StartUp 戦略—あいちスタートアップ・エコシステム構築に向けて— 2025年度予算版（2025.3 愛知県 経済産業局）

あいちスタートアップ・エコシステムの形成の背景

③ 先進的な取組が進む新東名・新名神高速道路

伊勢湾岸自動車道が横断する名古屋港は、物流大動脈である東名・名神高速道路及び新東名・新名神高速道路につながっており、新東名高速道路では自動運転トラックの実証実験が行われるなど、今後、自動運転による貨物輸送が行われていくと考えられます。

こうした先進的な取組を通じて、この地域は、物流施設の更なる拠点化や取扱機能の強化などが進むポテンシャルがあります。



自動運転車優先レーン		合流支援情報提供イメージ 自動運転トラックの本線合流を支援	被合流支援情報提供イメージ 他車向の本線合流を支援	先読み情報提供イメージ
区間	駿河湾沼津SA～浜松SA	駿河湾沼津SA(下)、遠州森町PA(下)、浜松SA(上)	遠州森町PA(上)、浜松浜北IC(上)、浜松SA(上)	工事規制、落下物、交通事故検知: 通報等、車両プローブ等
専用・優先	優先レーン(第一通行帯)	V2I通信 760M, 5.8G, 5.9G ① トラック通過を検知 ② トラックへ情報提供 速度調整により、物間を狙って合流	赤外線センサ ① 合流車を検知 ② 合流車へのトラック接近周知 速度調整により、急減速等を回避	V2I通信等 ① Lidarセンサ ② Lidar 自動運転トラック 車線変更等車両制御への活用を想定
時間帯	22:00～5:00 (土日祝日、特定日を除く)	LIDAR ① 本線車を検知し、位置・速度を生成 道路情報板 ② 本線車への合流接近周知	V2I通信 760M, 5.8G, 5.9G ① トラック通過を検知 ② トラックへ情報提供	

出典：第3回自動運転インフラ検討会（2025.7 国土交通省）

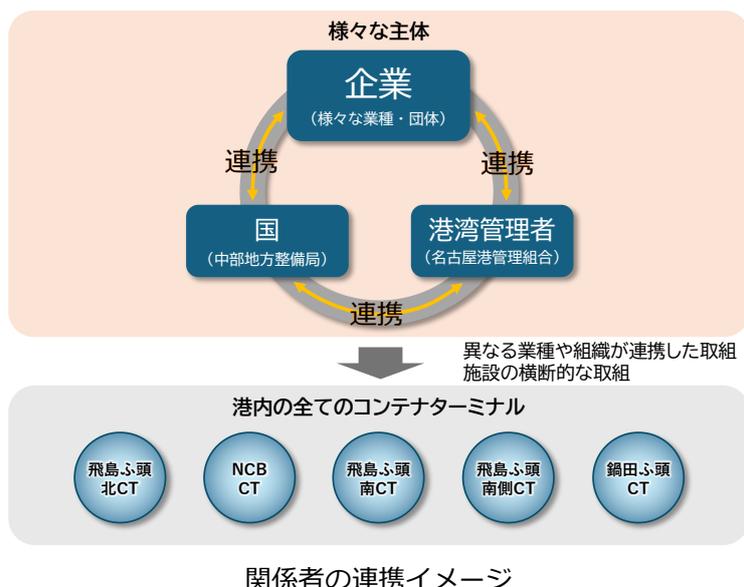
自動運転トラックの実証実験の概要

(2) 先進的な取組を進めやすい環境

① 名古屋港関係者の連携

名古屋港では、港内で活動する企業、国、港湾管理者など複数の主体が連携し、コンテナターミナルの整備や、管理、運営を行っています。また、名古屋港統一ターミナルシステム（NUTS）により港内の全てのコンテナターミナルの一元管理も実現しています。

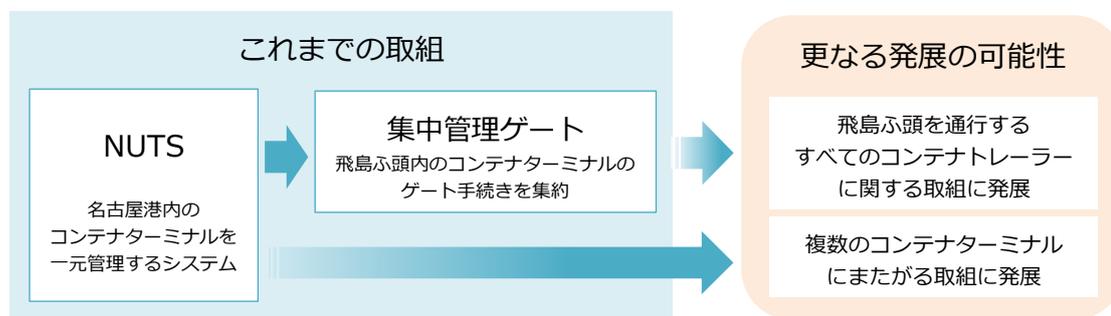
こうした様々な関係者が協働している実績や体制を活かし、異なる業種や組織が連携する取組や、施設の横断的な取組などを進めやすいポテンシャルがあります。



② 最先端の取組につながる施策の充実

これまで、全ターミナルを一元管理している NUTS を活かして、飛島ふ頭内の全コンテナターミナルのゲート手続きを集約した集中管理ゲートの整備や、自動化コンテナターミナルを活かして、そのオペレーションを更に高度化する技術開発に取り組んでいます。

このように、名古屋港がこれまで進めてきた先進的な取組を基盤に、更なる取組に発展させていくポテンシャルがあります。



最先端の取組につながる施策のイメージ

(3) 次世代エネルギー拠点を形成しやすい環境

中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議では、今後、需要の増加が見込まれる水素やアンモニアなどの次世代エネルギーのサプライチェーンの実現を目指し、名古屋港はその拠点の一つとして検討が進められています。

また、LNG などエネルギーを取り扱ってきた経験や既存ストックを活かせることから、名古屋港は次世代エネルギー拠点を形成できるポテンシャルがあります。



出典：中部圏水素・アンモニアサプライチェーンビジョン 概要版
(2023.3 中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議)

中部圏の水素・アンモニアサプライチェーンイメージ

(4) 更なる発展につながるポートアイランド

ポートアイランドは、名古屋港から発生する浚渫土砂の処分場として埋立てられてきましたが、次期処分場の確保に時間を要したことから、現在、仮置き土砂が山積みされています。しかし、中部国際空港沖に新たな土砂処分場が計画され、仮置き土砂の搬出が進められることから、ポートアイランドの利活用に期待が高まっています。

ポートアイランドは、大規模な開発空間を活用した様々な拠点整備が可能であり、名古屋港及び中部圏を更に発展させるポテンシャルがあります。



ポートアイランドの全景

5

基本理念

5. 基本理念

「基本理念」は、名古屋港が重視する基本的な価値観や考え方を示したものです。

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さら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します

経済的価値: 物流の効率化による輸送コスト削減、貿易拡大、産業集積、雇用創出など、経済的な発展に貢献する価値
社会的価値: 国民生活の安定、災害対応、環境・脱炭素への貢献、地域文化や交流の促進など、社会的な豊かさに貢献する価値

名古屋港はこれまで、取扱貨物量の増加や船舶の大型化への対応など、時代の要請に的確に応えながら、物流を中心に経済的価値を創出する場として、中部のものづくり産業や人々の生活を支えてきました。

近年、世界的な脱炭素化の推進や情報通信技術の進展、労働力不足の深刻化など、名古屋港を取り巻く環境は大きく変化しており、将来を見通すことが非常に難しい時代となっています。

こうした変化に対応しながら、本港がさらなる成長を続けていくためには、地球規模の環境対策や人権の尊重といった社会的課題にも積極的に取り組み、経済・社会・環境のバランスが取れた“持続可能な開発”を実現すること、すなわち、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ていくことが不可欠です。

そして、名古屋港において、価値創造の起点となるのが物流です。経済的価値が中心であった物流機能に対して、最先端の技術などを活用し、さらなる効率化や脱炭素化、労働環境の改善を進め、物流の高度化を図ることで、ヒト、情報、技術、資本が有機的に交わり、イノベーション、次世代産業、新たな投資、新しい働き方、地域のにぎわい、自然環境との共生、様々なリスクへの備えへと広がっていきます。

また、名古屋港が位置する中部圏は、国土形成計画において、わが国の地域の活性化と国際競争力の強化を図る「日本中央回廊」の中心として、その効果を最大化する役割が位置付けられており、交通ネットワーク機能の強化とリニア中央新幹線の開業を契機とした東京一極集中の是正に向けた動きの中で、名古屋港はその一翼を担うことが期待されています。

地域と連携し、先進的なアプローチで課題解決に取り組んできた名古屋港は、日本一の物流を通じて、日本全体が抱える課題への対応にも貢献し、今後、ますます日本の中核的な役割を担うことから、日本の発展をけん引するという高い視座から、さらなる施策を展開していくことが求められています。

6

名古屋港の将来像

6. 名古屋港の将来像

6.1 名古屋港の将来像とは

「名古屋港の将来像」は、基本理念を踏まえて、名古屋港が将来ありたい姿を示したものです。

名古屋港はこれまで、様々な人とのつながりを大切に、多くの人の尽力によって発展を遂げてきました。こうした背景を受けて、名古屋港に関わる人々が望む価値を創出しその価値を向上させることが、名古屋港の目指す姿につながると考えます。

このため、名古屋港から価値を得る人々を3つに分類し、それぞれの視点から見た価値が高い名古屋港の姿を将来像として決めました。

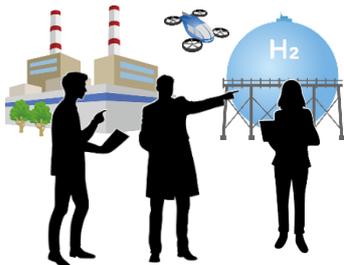
名古屋港を利用してモノを運ぶ
ことにより価値を得る人々の視点



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～

名古屋港内の事業・産業活動から
価値を得る人々の視点



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～

名古屋港に親しみ、また、共生する
ことで価値を得る人々の視点



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～

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 ～

この将来像は、「名古屋港を利用してモノを運ぶことにより価値を得る人々」の視点から、以下に示す「価値が高い名古屋港の姿」をイメージしたものです。

<価値が高い名古屋港の姿>

[国際競争力]

- 世界経済が多極化し、また、地政学リスク等が高まるなか、多様なルートを通じて、**世界の成長するエリアや様々な国とフレキシブルにつながっている**
- 中部圏が日本中央回廊の効果を最大化し、日本の成長の核となる圏域を目指すなか、日本各地とつながり、**首都圏・近畿圏の機能を代替・補完できる基幹物流の要衝となっている**
- 労働力不足への対応や、情報通信技術の進展により物流全体の変革が進むなか、変化に適応し、**生産性が高く効率的な物流サービスを提供している**
- 世界的に脱炭素化が推進されるなか、エネルギーの適正利用により、**カーボンニュートラルな物流サービスを提供している**
- 労働力不足が懸念されるなか、仕事の魅力が高く、若者や女性をはじめとする**あらゆる人が働きがいを感じて活躍している**

[安全・安心]

- 自然災害やサイバー攻撃などのリスク、港湾施設の更新需要が高まるなか、物流を止めることなく、**いつでもどんな時でも物流サービスを提供している**

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 ～

この将来像は、「名古屋港内の事業・産業活動から価値を得る人々」の視点から、以下に示す「価値が高い名古屋港の姿」をイメージしたものです。

<価値が高い名古屋港の姿>

[次世代産業基盤]

- 世界的に脱炭素化が推進されるなか、次世代エネルギー等のサプライチェーンの要衝として、**ものづくり産業のカーボンニュートラルに貢献している**
- ものづくり産業のイノベーションが進められているなか、**新たな事業を創出しやすい環境が整っている**

[安全・安心]

- 自然災害のリスクが高まるなか、**安全に事業・産業活動を行っている**

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 ～

この将来像は、「名古屋港に親しみ、また、共生することで価値を得る人々」の視点から、以下に示す「価値が高い名古屋港の姿」をイメージしたものです。

<価値が高い名古屋港の姿>

[魅力や海の豊かさ]

- リニア中央新幹線の開業などにより交流圏の拡大が見込まれるなか、**まちづくりと連携した多彩な魅力を創出している**
- 持続可能な社会の実現が求められるなか、海が豊かであるなど港湾周辺環境が良好で、**周辺の人々や海域・緑地などの自然環境と共生している**

[安全・安心]

- 自然災害のリスクが高まるなか、**来訪者及び周辺の人々に安心感を与えている**

7

施策の方向性

7. 施策の方向性

7.1 施策の方向性とは

「施策の方向性」は、将来像の実現に向けた具体的な施策を導くための方針を示したものです。
名古屋港独自のポテンシャルを活かし、将来像の実現に向けて、これから何をすべきかをバックキャストで決めました。



ポテンシャル活用の効果

- ✓ 日本の中央に位置する本港が、物流の拠点化や次世代産業を振興することによって、中部圏が日本中央回廊の効果を最大化させる役割を加速することができる
- ✓ 本港の姿勢や優位性によって、幅広い分野へのDXの活用や、競争力強化につながるGXの推進などを通して、効果的・効率的な施策を推進することができる

7.2 施策の方向性

(1) 施策の方向性 (将来像 I 国際経済先導港湾)

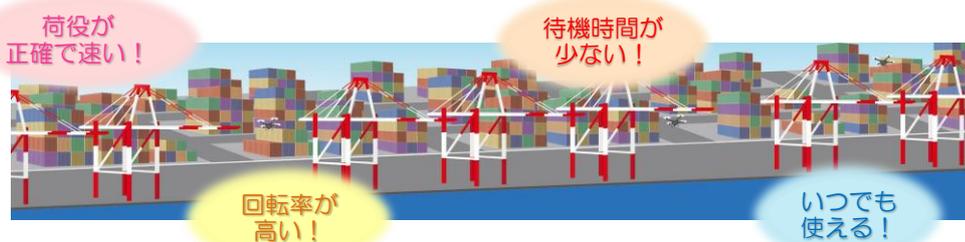
[国際競争力の強化]

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

世界経済が多極化し、また、地政学リスク等が高まるなか、多様なルートを通じて、世界の成長するエリアや様々な国とフレキシブルにつながる港を目指します。

その実現のため、様々な船社が運航する多方面・高頻度の航路に対応できるよう、大型船に対応した大水深の係留施設、柔軟に利用できる連続した直線バース、効率的な作業が行える十分な広さの荷さばき地、AI、IoT、自動化技術を活用した荷役機械を有する、高規格・高性能なコンテナ物流拠点を形成します。



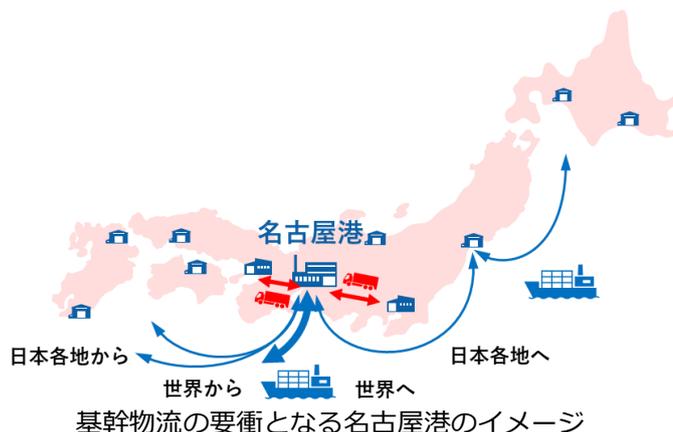
高規格・高性能なコンテナターミナルのイメージ

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

中部圏が日本中央回廊の効果を最大化し、日本の成長の核となる圏域を目指すなか、日本各地とつながり、首都圏・近畿圏の機能を代替・補完できる基幹物流の要衝となる港を目指します。

その実現のため、世界各国や国内各地をつなぐ海上輸送に対応するとともに、陸上輸送における中継輸送や共同輸配送に対応した基幹物流ネットワークの中核となる多機能なロジスティクスハブを形成します。



基幹物流の要衝となる名古屋港のイメージ

シームレスな物流環境を構築する

労働力不足への対応や、情報通信技術の進展により物流全体の変革が進むなか、変化に適応し、生産性が高く効率的な物流サービスを提供する港を目指します。

その実現のため、複数の事業者が円滑かつ効率的に利用でき、自動車専用船、フェリー、RORO船※に対応した複合一貫輸送の拠点を形成します。

また、港内の道路・航路交通が円滑であることに加え、海・陸・空にわたるサプライチェーン全体の輸送モード間の情報が連携でき、自動運転トラックや、自動運航船などの新技術にも対応するなど、シームレスな物流環境を構築します。

※RORO船：Roll on Roll off 船の略称で、貨物を積んだ車両が自走して乗り込み、そのまま運搬できる船舶のこと



港湾物流の脱炭素化を推進する

世界的に脱炭素化が推進されるなか、エネルギーの適正利用により、カーボンニュートラルな物流サービスを提供する港を目指します。

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、モーダルシフトによる物流の効率化などに取り組み、貨物の荷さばき・積卸や船舶・車両による貨物輸送時など港湾物流の脱炭素化を推進します。



出典：株式会社三井 E&S HP

商用運転を開始した水素燃料電池駆動ラバータイヤ式門型クレーン（ロサンゼルス港）

活力と働きがいのある環境を作り出す

労働力不足が懸念されるなか、仕事の魅力が高く、若者や女性をはじめとするあらゆる人が働きがいを感じて活躍できる港を目指します。

その実現のため、働く環境を快適かつ安全に整え、業務を効率化する DX の推進や、働く人々が休息できる環境を確保するとともに、本港の果たしている役割やその仕事を広く発信し、活力と働きがいのある環境を作り出します。



遠隔操作RTG



遠隔操作室

出典：港湾労働者不足対策等アクションプラン 2025(2025.6 国土交通省)

遠隔操作により、室内で安全に港湾荷役ができる環境

[安全・安心の確保]

物流機能を強靱化する

自然災害やサイバー攻撃などのリスクが高まるなか、物流を止めることなく、いつでもどんな時でも、物流サービスを提供する港を目指します。

その実現のため、南海トラフ巨大地震など自然災害の発生に備え、緊急物資輸送や人員輸送などの海上輸送拠点となる耐震強化岸壁を整備し、発災時には海上輸送と陸上輸送が一体となった緊急輸送ルートを構築します。

また、自然災害だけでなく、サイバー攻撃、感染症、危険な外来生物などの様々なリスクに対して備えるとともに、**早期の復旧を目指す**計画や体制を整えるなど、物流機能を強靱化します。



小木港



七尾港

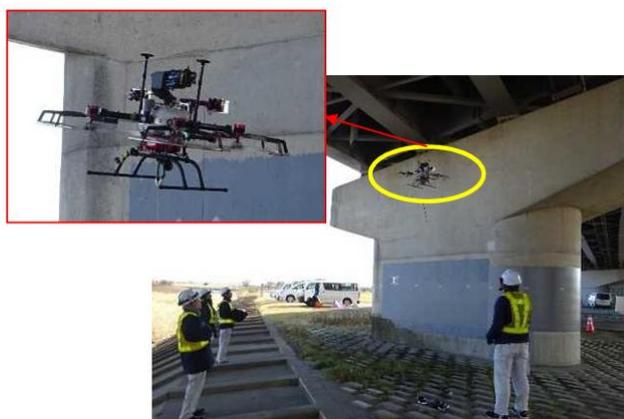
出典：令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応検討ワーキンググループ（2024.7 内閣府）

能登半島地震で被災した岸壁と耐震強化岸壁

港湾施設を効率的・戦略的に維持管理する

港湾施設の更新需要が高まるなか、物流を止めることなく、いつでもどんな時でも、物流サービスを提供する港を目指します。

その実現のため、AI、IoT を活用したドローンによる点検など、最新技術を活用した効率的なアセットマネジメントを推進するとともに、岸壁などの施設配置も含めたインフラの集約・再編などによるインフラストックの適正化を推進し、港湾施設を効率的・戦略的に維持管理します。



出典：行政ニーズに対応した汎用性の高いドローンの利活用等に係る技術検討会 資料（2022.3 国土交通省）
ドローンにより写真を撮影し画像から損傷を確認

(2) 施策の方向性 (将来像Ⅱ 次世代変革港湾)

[次世代産業基盤の創出]

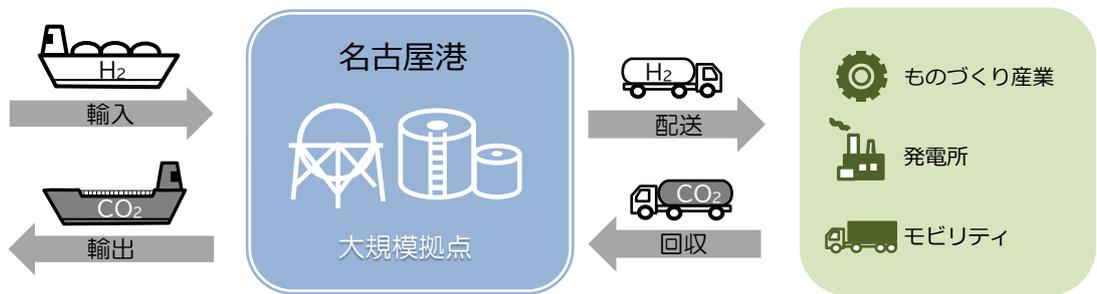
施策の方向性 Ⅱ-a

次世代エネルギー等の大規模拠点を形成する

世界的に脱炭素化が推進されるなか、次世代エネルギー等のサプライチェーンの要衝として、ものづくり産業のカーボンニュートラルに貢献する港を目指します。

その実現のため、水素・アンモニアなどの次世代エネルギーの輸入・生産・貯蔵・配送や、二酸化炭素を回収・輸出する大規模な拠点を形成します。

また、次世代エネルギー等の取扱いに合わせ、既存産業の機能強化や関連する産業の立地を促進します。



名古屋港における次世代エネルギー等サプライチェーンのイメージ

施策の方向性 Ⅱ-b

次世代産業を振興する

ものづくり産業のイノベーションが進められているなか、新たな事業を創出しやすい環境が整った港を目指します。

その実現のため、地域が進める産業振興策と連携し、港特有のフィールドの活用などにより、ドローン・ロボットなどの産業や循環型社会への移行に資する産業など、新たな柱となる次世代産業を振興します。



出典：愛知県経済産業局次世代モビリティ産業課 HP

あいちモビリティイノベーションプロジェクト ～ 空と道がつながる愛知モデル 2030 ～

官民の連携により防護機能を強化する

自然災害のリスクが高まるなか、安全に事業・産業活動が続けられる港を目指します。

その実現のため、気候変動による影響を考慮した高潮や津波などに対する防災・減災対策として、官民の多様な関係者が共通の目標を定め、ハード・ソフト一体の各種施策に取り組む協働防護を推進するなど、官民の連携により防護機能を強化します。

また、協働防護を推進していることを、積極的に情報発信します。



出典：交通政策審議会第95回港湾分科会（2025.3 国土交通省）

協働防護に係る対策例（イメージ）

(3) 施策の方向性 (将来像Ⅲ 地域社会連携港湾)
[魅力や海の豊かさの向上]

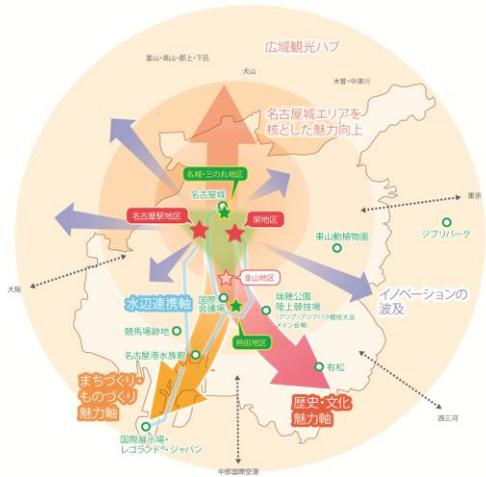
施策の方向性 Ⅲ-a

“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

リニア中央新幹線の開業などにより交流圏の拡大が見込まれるなか、まちづくりと連携し、“まち”と一体となった多彩な魅力を創出する港を目指します。

その実現のため、みなと緑地 PPP[※]やみなとオアシス[※]を活用するなど、官民が連携して観光振興や魅力向上に資する取組を推進し、みなとのにぎわいの広がり、まちとのつながりを意識した、いつでもにぎわい、都心にはない魅力をもつ、みなとらしい交流拠点を形成します。

※みなと緑地 PPP：港湾緑地等において、収益施設の整備と収益還元として港湾緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、港湾緑地等の貸付けを可能とする制度
※みなとオアシス：住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として、国土交通省港湾局長が申請に基づき登録するもの



出典：名古屋市長総合計画 2028 (2024.10 名古屋市)



出典：名古屋みなとまちづくり宣言 -オオサンショウウオ構想- (2022.3 名古屋港賑わい空間活性化のための魅力向上検討会)

みなとまちづくりのイメージ

施策の方向性 Ⅲ-b

名古屋港固有の魅力を磨き上げる

リニア中央新幹線の開業などにより交流圏の拡大が見込まれるなか、まちづくりと連携し、“みなと”の個性があふれる多彩な魅力を創出する港を目指します。

その実現のため、コンテナターミナルや大規模な工場、歴史資源やランドマークなどの景観資源などを活かし、地域の観光施策と連携しながら、名古屋港固有の魅力を磨き上げます。



鶴田ふ頭コンテナターミナル



中川運河

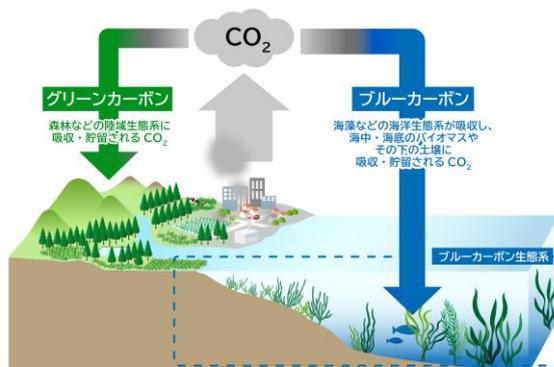
港の景観資源



良好な港湾環境を創出・保全する

持続可能な社会の実現が求められるなか、海が豊かであるなど港湾周辺の環境が良好で、周辺の人々や海域・緑地などの自然環境と共生する港を目指します。

その実現のため、多様な生物が生息でき、脱炭素化に資する緑地の保全・創出や干潟の保全、浅場の造成、生物共生型港湾構造物の整備、再生可能エネルギーの活用などを推進し、良好な港湾環境を創出・保全します。



提供：国立環境研究所 地球システム領域

グリーンカーボン、ブルーカーボンの概念図

[安全・安心の確保]

地域と連携した防災対策を推進する

自然災害のリスクが高まるなか、来訪者及び周辺の人々に安心感を与える港を目指します。

その実現のため、デジタル技術を最大限活用し、地域の関係者との連携、早期復旧・復興に必要なオープンスペースの確保、港湾及び地域への被害の最小化や復旧・復興に向けた計画・体制づくりを進め、**高潮、地震、津波に備えます。**

また、災害の被害想定とともに、港の防災対策や発災時の安全確保に必要な情報などについて、積極的な情報発信を行い、地域と連携した防災対策を推進します。



出典：第5回能登創造的復興タスクフォース会議資料（2024.12 内閣府）
災害廃棄物仮置き場事例 [旧ホクレン跡地]

8

空間利用の方向性

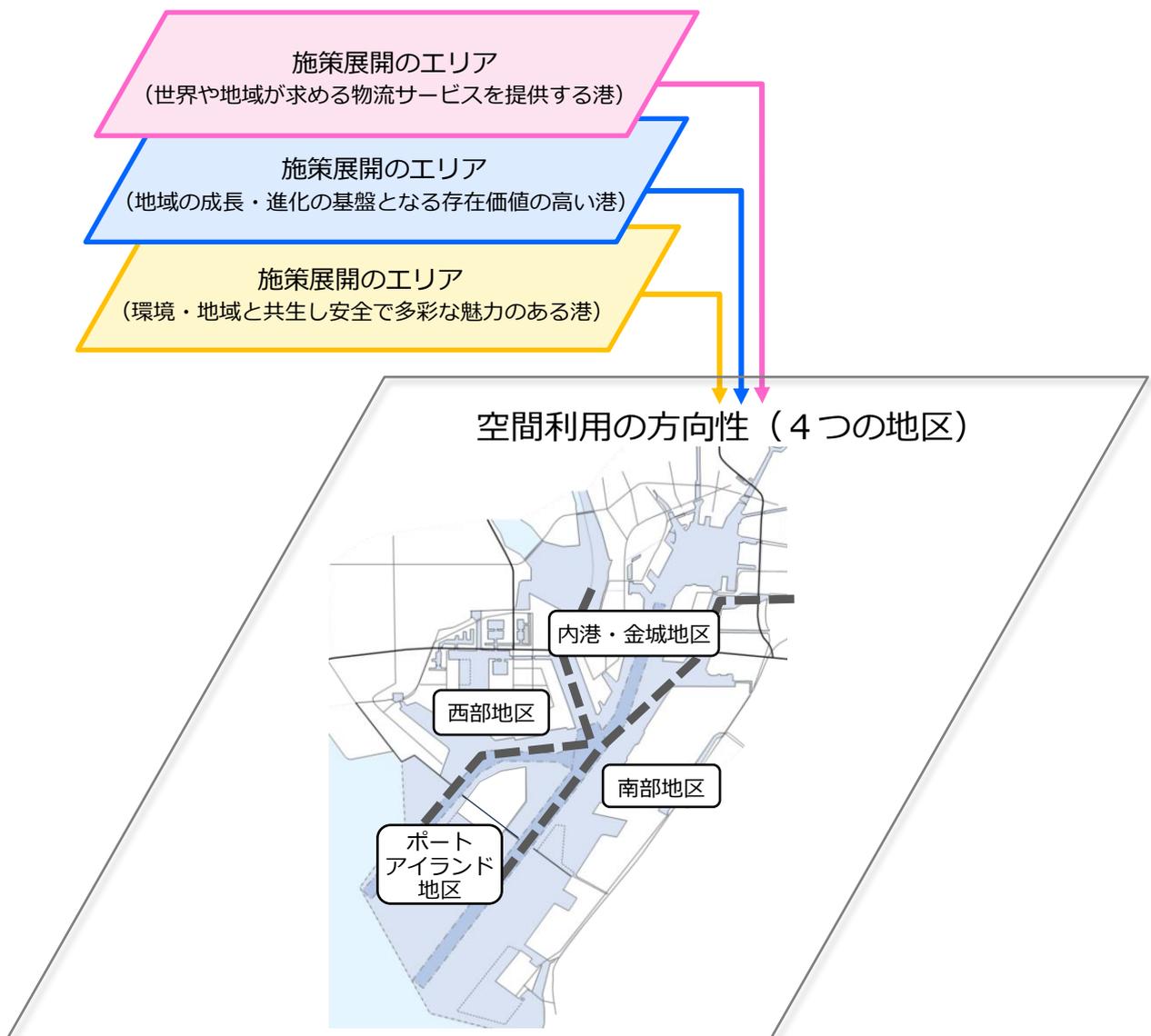
8. 空間利用の方向性

8.1 空間利用の方向性とは

「空間利用の方向性」は、施策を展開する主なエリアと施策の進め方のイメージを示したものです。

3つの将来像毎に、既存の機能配置や周辺エリアとの連携などを考慮しつつ、施策の効果を最大化するためのエリアを定めました。さらに、それらを重ね合わせて全体を俯瞰し、施策の相互関係を整理した空間利用の方向性を定めました。

施策の進め方のイメージについては、施策を展開するエリアを重ね合わせた名古屋港の全体図を基に、地区の特性を考慮して4つの地区に分けし、施策を進める上での課題や施策の相互関係を踏まえて、将来展開を定めました。なお、施策展開の具体的な時期については、今後、この施策の進め方のイメージを踏まえつつ、適宜、情勢の変化を捉えながら、個別の具体計画を策定する中で、検討していきます。

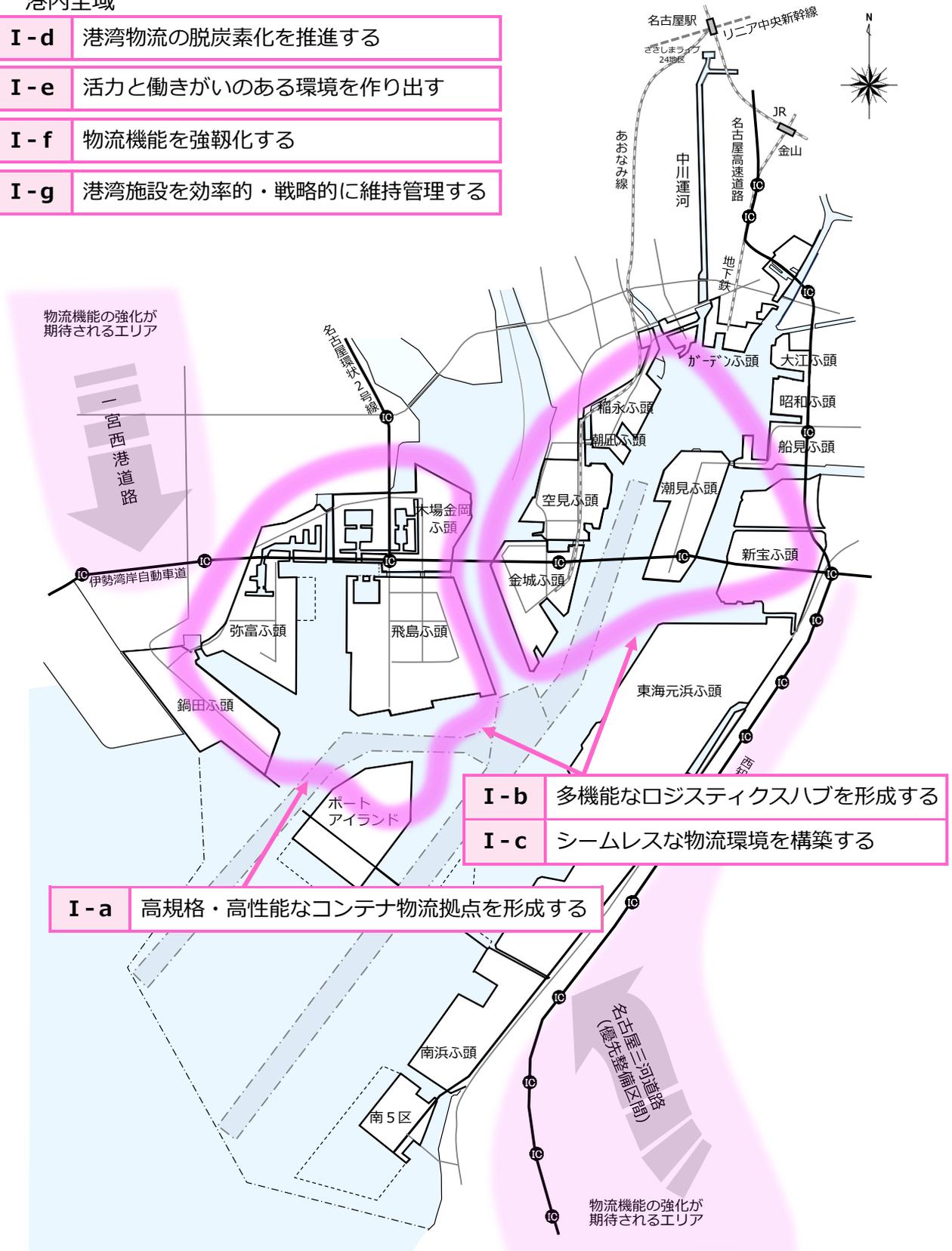


8.2 施策展開のエリア（将来像別）

(1) 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）を実現する施策展開のエリア

港内全域

- I-d 港湾物流の脱炭素化を推進する
- I-e 活力と働きがいのある環境を作り出す
- I-f 物流機能を強靱化する
- I-g 港湾施設を効率的・戦略的に維持管理する



西部地区、ポートアイランド地区**I-a** 高規格・高性能なコンテナ物流拠点を形成する

- ・ コンテナ物流の拠点である飛島ふ頭と鍋田ふ頭において、コンテナターミナルの高規格化・高度化や AI、IoT、自動化技術の活用を進め、高性能なコンテナターミナルを形成する
- ・ 大規模な開発用地であるポートアイランドにおいて、西部地区と連携を図る形で、これまでにない最先端の技術を活用した高性能なコンテナターミナルを形成する

西部地区、内港・金城地区**I-b** 多機能なロジスティクスハブを形成する

- ・ 土地利用転換の可能性を有し、高速道路ネットワークに直結する西部地区において、コンテナターミナルと一体的に機能し、陸上輸送における中継輸送や共同輸配送などにも対応できるロジスティクスハブを形成する
- ・ 完成自動車物流の拠点である内港・金城地区において、次世代自動車など多様な完成自動車を取り扱うハブ拠点を形成する

内港・金城地区、西部地区**I-c** シームレスな物流環境を構築する

- ・ 高速道路アクセスに優れ、広大な荷さばき地を有する金城ふ頭や稲永ふ頭などにおいて、新技術に対応し、陸上輸送と一体となった複合一貫輸送の拠点を形成する
- ・ コンテナ物流の拠点である西部地区において、新技術に対応し、コンテナターミナル及びそこに至る道路や航路が有機的につながり、貨物輸送が円滑にできる物流環境を構築する

全域**I-d** 港湾物流の脱炭素化を推進する

- ・ コンテナターミナルをはじめとする港内の岸壁及び荷さばき地において、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などを推進する

全域**I-e** 活力と働きがいのある環境を作り出す

- ・ 港内全域の港湾施設において、働く環境を快適かつ安全にし、業務を効率化する DX を推進するほか、荷役作業などの現場において、労働者が休息できる施設や船舶の係留場所などを確保する

全域**I-f** 物流機能を強靱化する

- ・ 耐震強化岸壁、荷さばき地、道路において、自然災害時における一連の貨物輸送ルート of 構築などの防災対策を推進する

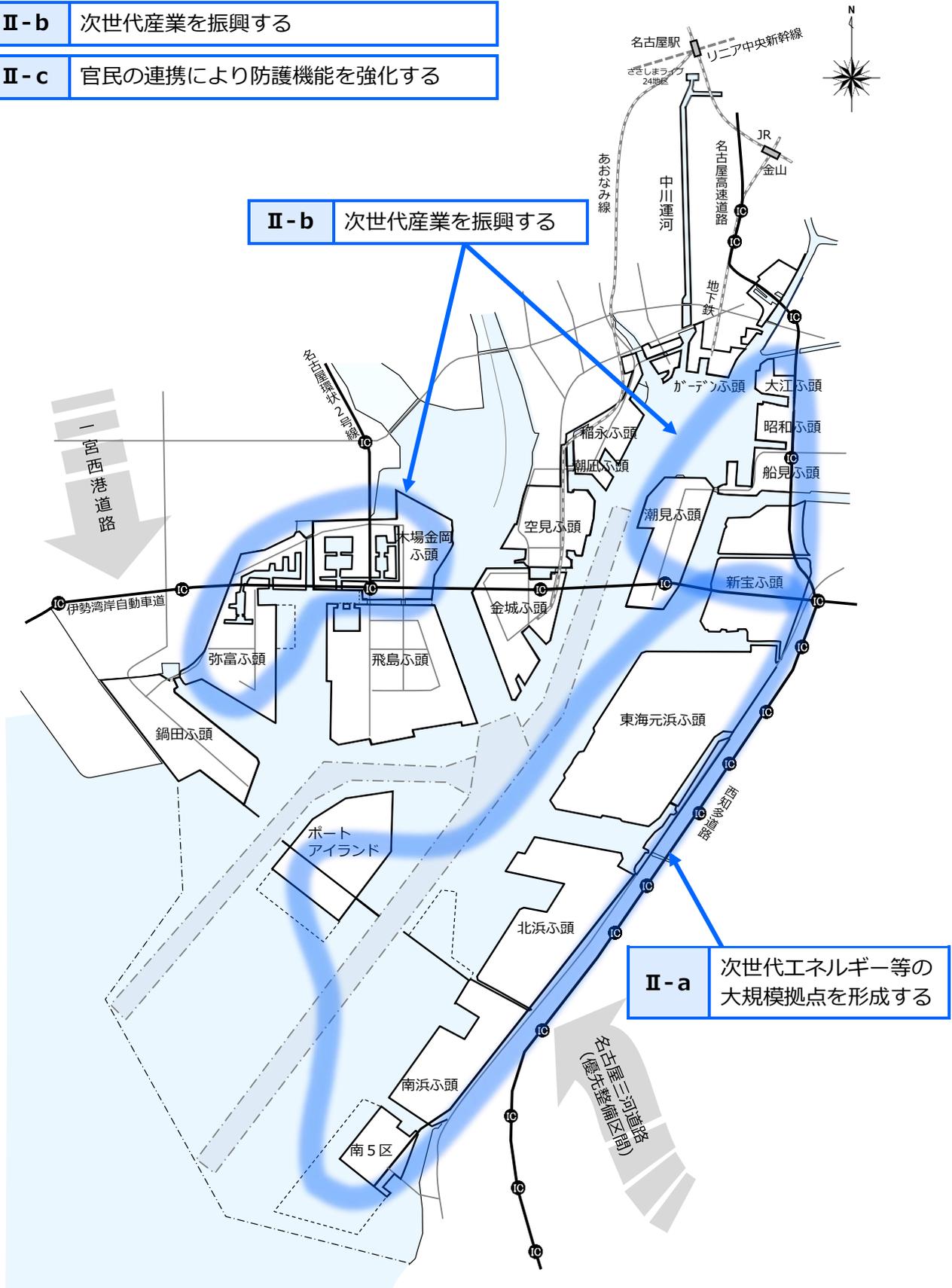
全域**I-g** 港湾施設を効率的・戦略的に維持管理する

- ・ 岸壁、護岸、道路などインフラの集約・再編などによりインフラストックの適正化を図る

(2) 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）を実現する施策展開のエリア

港内全域

- Ⅱ-b 次世代産業を振興する
- Ⅱ-c 官民の連携により防護機能を強化する



南部地区、ポートアイランド地区

Ⅱ-a 次世代エネルギー等の大規模拠点を形成する

- ・ LNG など既存のエネルギー基地が立地する北浜ふ頭や南浜ふ頭、南 5 区において、既存設備などを活用することで、次世代エネルギー等を取り扱う大規模拠点を形成する
- ・ ポートアイランドにおいて、パイプラインなどによる南部地区との接続により次世代エネルギー等を取り扱う大規模拠点を形成する
- ・ 次世代エネルギー等の取扱いに合わせ、既存産業の機能強化や関連する産業の立地を促進する

内港・金城地区、西部地区を中心とする全域

Ⅱ-b 次世代産業を振興する

- ・ 航空機産業、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、脱炭素社会や循環型社会への移行に資するよう、既存産業とともに新たな産業を振興する
- ・ 港内全域にわたる港特有のフィールドにおいて、その特性を活かした実証実験などにより、新産業の成長を推進する

全域

Ⅱ-c 官民の連携により防護機能を強化する

- ・ 浸水リスクのある区域において、民間や公共の多様な主体が連携して協働防護を推進する

内港・金城地区

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

- ・市街地に最も近いガーデンふ頭において、名古屋港水族館の更なる魅力向上とともに再開発を進め、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拠点を形成する
- ・市街地を縦断している中川運河において、“みなと”と“まち”をつなぎ、都心から人々が訪れる新たな水辺空間を形成するとともに、水質改善など環境面での魅力向上に取り組む
- ・アクセス性の高い金城ふ頭において、ものづくりを支える物流機能と調和を図りつつ、広域から人々が訪れる国際交流拠点を形成する
- ・ガーデンふ頭及び金城ふ頭において、交流拠点と一体となったクルーズ船の受入環境を整備する
- ・中川運河や堀川などで運航している水上交通を活用し、“みなと”と“まち”の交流拠点をつなぐことで、魅力やにぎわいを広げていく

全域

Ⅲ-b 名古屋港固有の魅力を磨き上げる

- ・港内全域に存在する物流施設や産業施設、歴史資源やランドマークなどの景観資源について、地域の観光施策とも連携し、多角的に魅力を発信する

南部地区、西部地区をはじめとする全域

Ⅲ-c 良好な港湾環境を創出・保全する

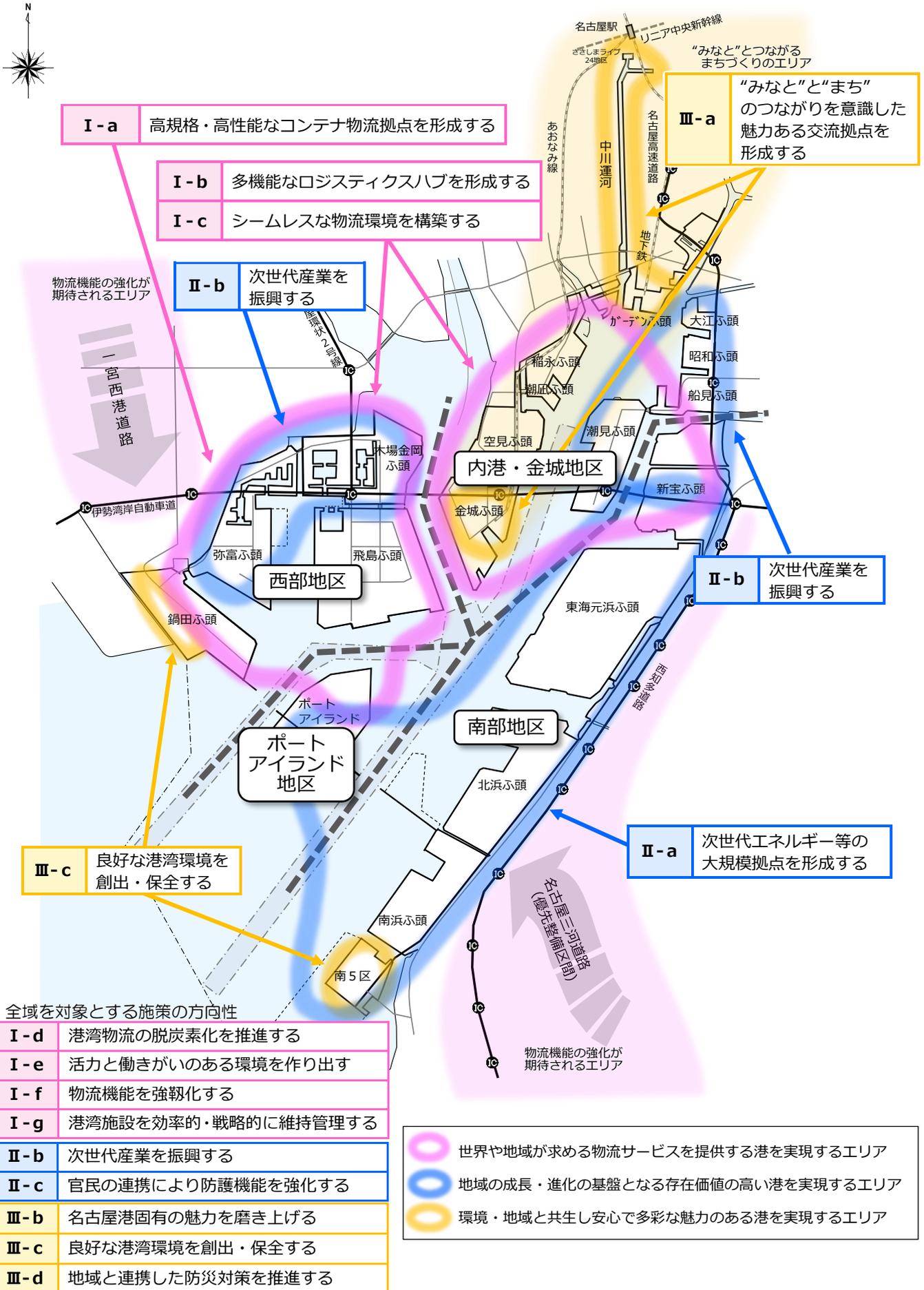
- ・南5区や鍋田ふ頭において、緑地の魅力を向上させるなど人々が憩い集う場の創出を図る
- ・港内全域において、再生可能エネルギーの活用を推進する
- ・港内全域にわたる緑地や海域において、多様な生物が生息でき、脱炭素化に資する緑地の創出・保全や干潟の保全、浅場の造成、生物共生型港湾構造物の整備などを推進する

全域

Ⅲ-d 地域と連携した防災対策を推進する

- ・港内全域を対象に、早期復旧・復興に必要なオープンスペースの確保など、地域の関係者が連携した防災対策を推進する

8.3 空間利用の方向性



内港・金城地区

- ・ 現状の物流、交流、産業機能を活かしたエリアとして活用する
- ・ 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
- ・ 脱炭素社会や循環型社会などの次世代を担う産業を振興する



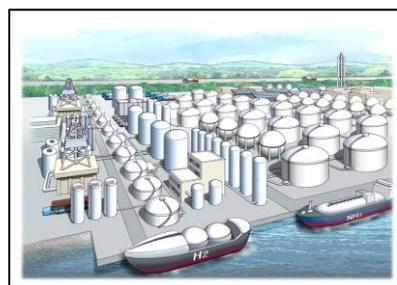
西部地区

- ・ 世界とつながるコンテナ物流の中心地であり、広域道路アクセスを活かしつつ、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
- ・ 海上輸送と陸上輸送が円滑につながり、それぞれの新技術に対応したシームレスな物流環境を構築する
- ・ 物流機能との連携を図りながら次世代を担う産業を振興する
- ・ 良好な港湾環境を創出・保全する



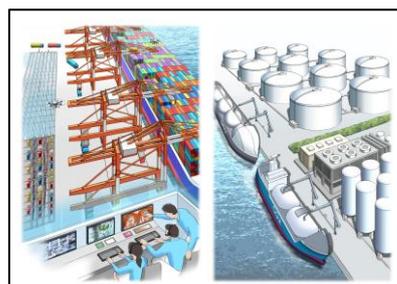
南部地区

- ・ エネルギーとの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
- ・ 良好な港湾環境を創出・保全する



ポートアイランド地区

- ・ 港に残る大規模な開発用地であり、その面積を活かして様々な拠点として活用する
- ・ 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
- ・ 現時点では想定できない新たな需要にも対応する



全 域

- ・ 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
- ・ インフラの集約・再編などにより、港湾施設を効率的・戦略的に維持管理する
- ・ 港特有のフィールドを活かし、次世代産業を振興する
- ・ 名古屋港固有の魅力を磨き上げるとともに、良好な港湾環境を創出・保全する
- ・ 再生可能エネルギーを活用し、良好な港湾環境を創出・保全する
- ・ 関係者が連携した防災対策を推進し、自然災害等のリスクに強い港を形成する

※各地区の空間利用の方向性をイメージ図として示したもの

8.4 施策の進め方のイメージ（地区別）

(1) 内港・金城地区

内港・金城地区は、かつて物流の中心地でしたが、港の拡大に伴い物流機能が南下したため、その跡地を交流機能に利用転換しています。

金城ふ頭は完成自動車の積出基地となっており、現在、その機能を集約・拠点化する事業を進めています。また、稲永ふ頭には RORO 船が、空見ふ頭にはフェリーの定期航路が就航しています。

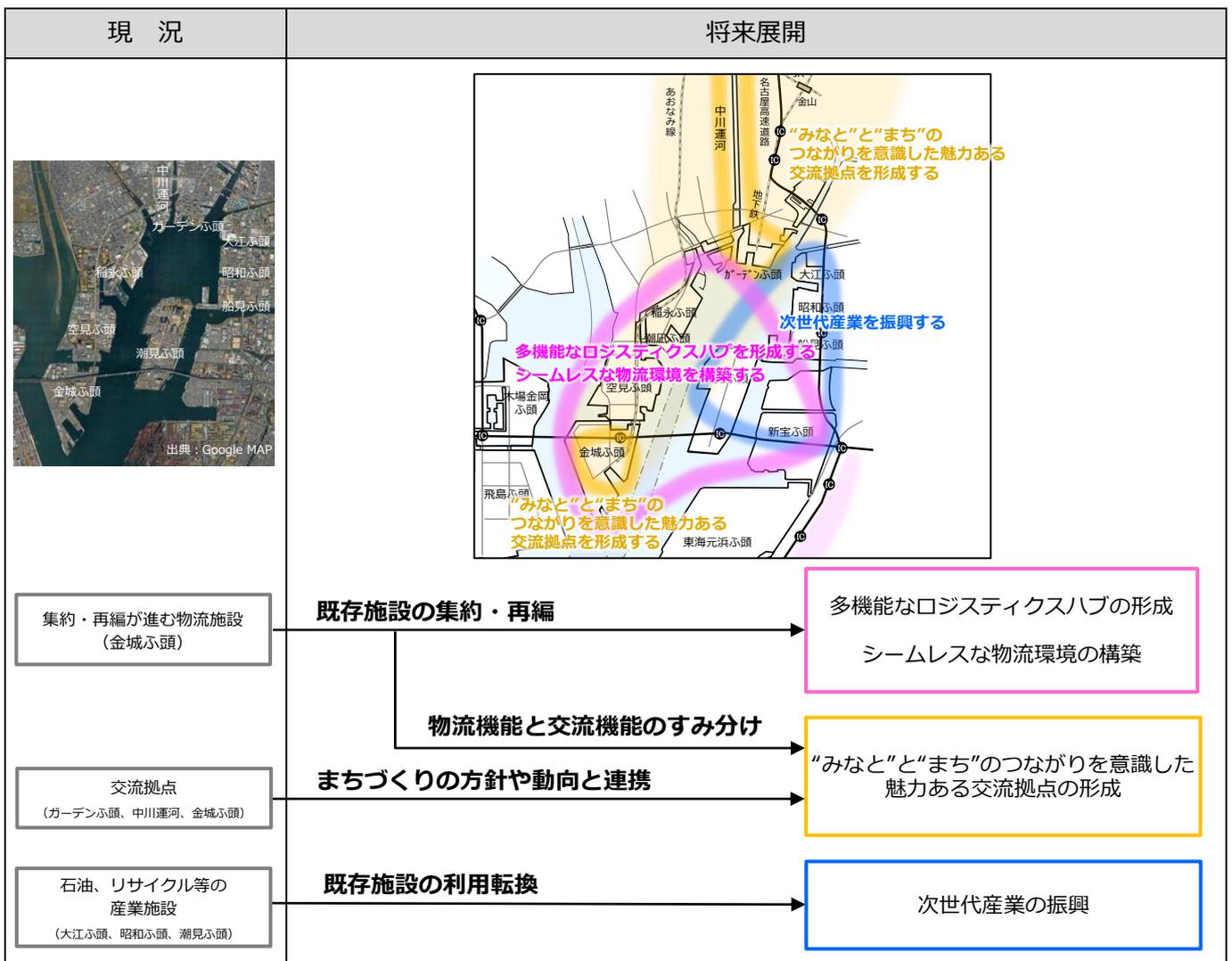
ガーデンふ頭、中川運河、金城ふ頭では、親しまれる港づくりに取り組んでいます。

潮見ふ頭では、石油貯蔵タンクなどエネルギー保管施設が集積していますが、土地の利用転換が進んでいます。

今後の施策展開にあたっては、金城ふ頭や稲永ふ頭などにおいて、既存機能の更なる集約・拠点化及び耐震化を進め、多機能なロジスティクスハブ及びシームレスな物流環境を構築します。また、それに合わせて物流機能と交流機能のすみ分けを進め、ガーデンふ頭、中川運河、金城ふ頭において、まちづくりの方針や動向を踏まえながら、魅力ある交流拠点を形成していきます。

更に、既存機能を利用転換しながら、次世代の柱となる産業を振興していきます。

なお、機能集約などに伴いスペースが生じた場合には、その活用について検討していきます。



(2) 西部地区

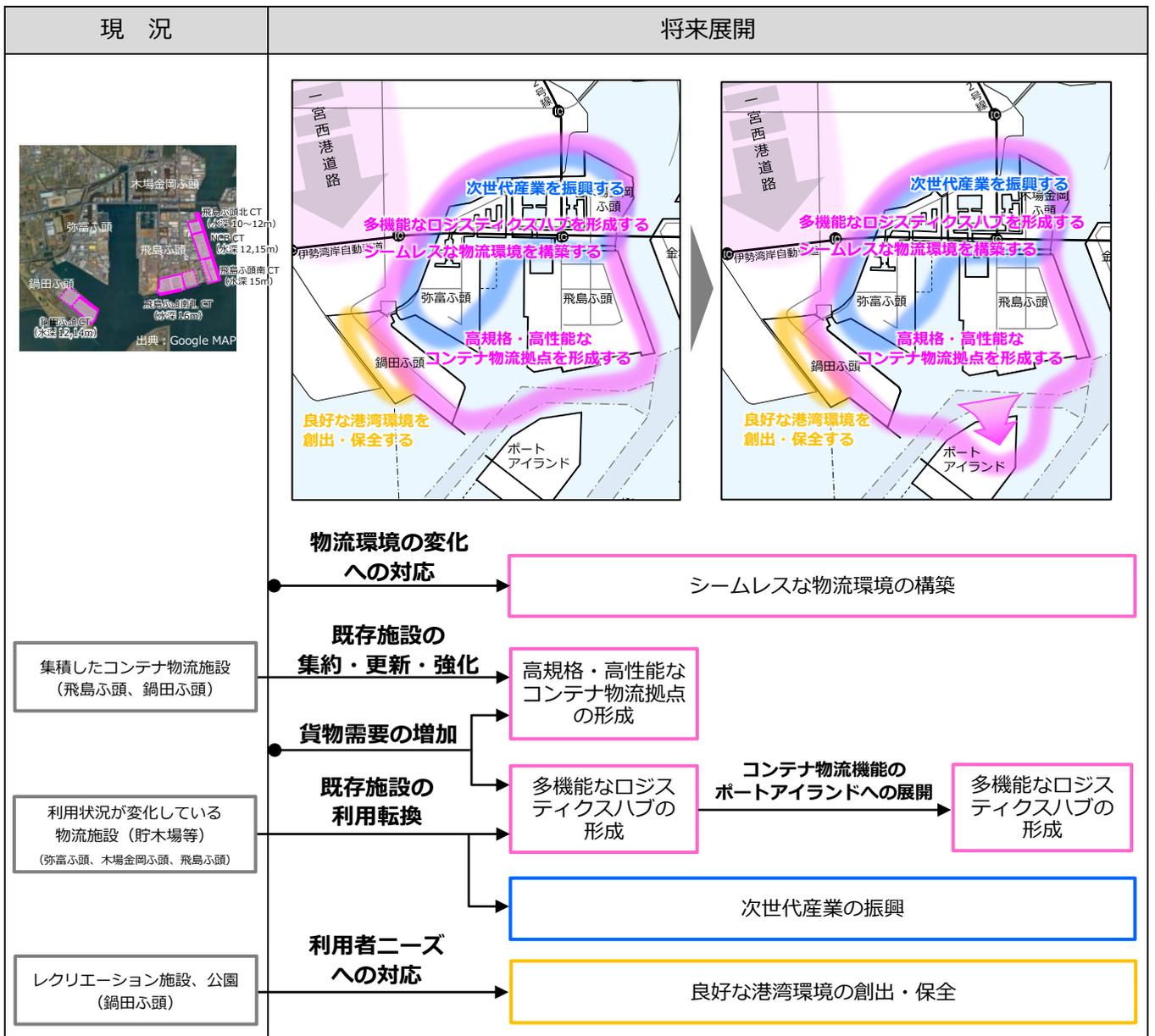
西部地区はコンテナ物流の拠点です。コンテナターミナルは、飛島ふ頭東側、飛島ふ頭南側、鍋田ふ頭の3箇所に配置しています。また、飛島ふ頭には、コンテナターミナルと一体となった倉庫などの物流施設が集積しています。

木場金岡ふ頭や弥富ふ頭には、航空宇宙産業が立地しています。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、**土地利用の多様化が進んでいます**。

今後の施策展開にあたっては、物流環境の変化に対応しながらシームレスな物流環境を形成するとともに、既存のコンテナ機能を維持しながら、高規格・高性能なターミナルへ機能を集約、更新、強化していきます。また、**一部利用されなくなった水面貯木場など既存施設の利用転換**によって新たな開発空間を確保し、多機能なロジスティクスハブの形成や次世代産業の振興を図っていきます。

さらに、コンテナ物流機能がポートアイランドに展開する際には、西部地区でロジスティクスハブ機能の更なる高度化・拡充を図っていきます。

鍋田ふ頭では、利用者ニーズに対応した良好な港湾環境の創出・保全を図っていきます。

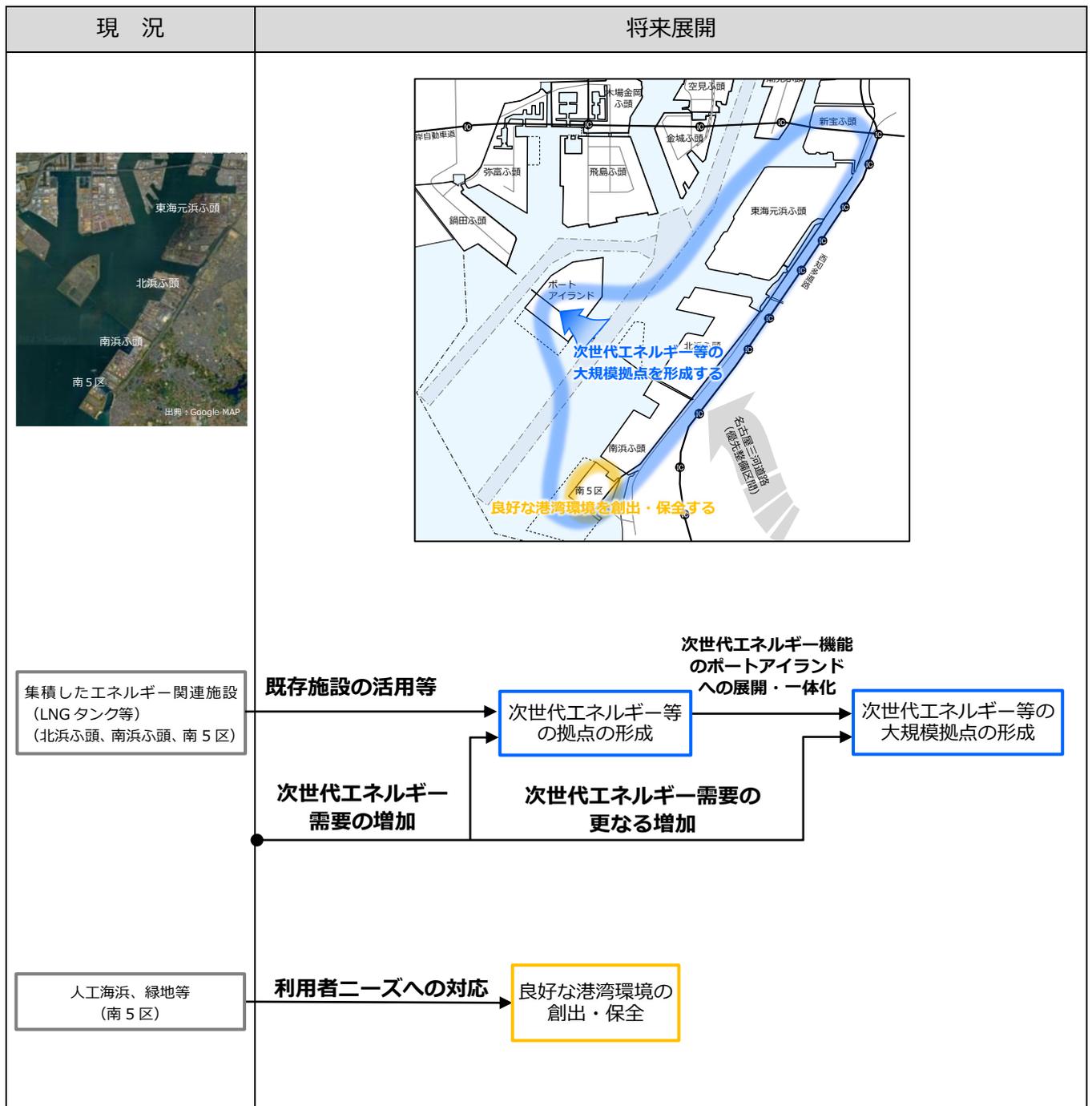


(3) 南部地区

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・加工などを行う基幹産業が立地しています。

今後の施策展開にあたっては、既存産業の機能強化の取組を踏まえながら、既存のエネルギー関連施設の活用などにより、次世代エネルギー等の取扱いを開始します。また、次世代エネルギー需要の増加を契機に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の形成を図っていきます。

南5区では、利用者ニーズに対応した良好な港湾環境の創出・保全を図っていきます。



(4) ポートアイランド地区

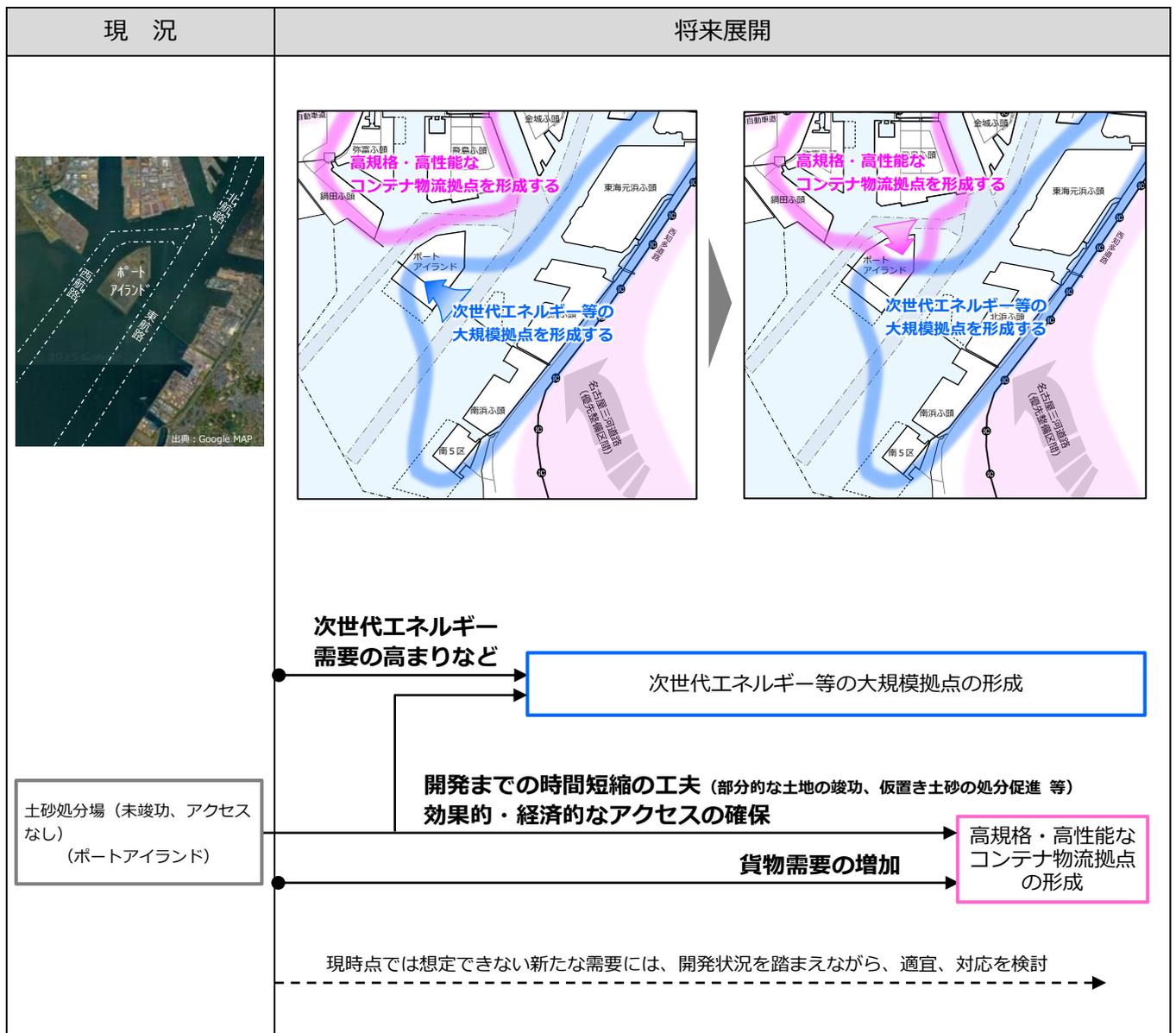
ポートアイランドは、港内の開発などに伴い発生する浚渫土砂を受け入れる土砂処分場です。現在は、計画の高さから最大で 11m を超える土砂が仮置きされており竣功しておらず、また、道路アクセスがありません。

今後の施策展開にあたっては、まず、仮置土砂の撤去や埋立地の部分的な竣功など、早期の開発着手に向けた検討をしていきます。また、効果的・経済的なアクセスの確保により利便性の向上を目指していきます。

その上で、次世代エネルギー需要の高まりなどに合わせ、南部地区と一体的な次世代エネルギー等の大規模拠点を形成していきます。

さらに、将来の貨物需要の高まりに合わせ、西部地区と連携した高規格・高性能なコンテナ物流拠点を形成していきます。

なお、現時点では想定できない新たな土地の需要が発生し、ポートアイランドでの対応が必要となった場合には、その時の開発状況を踏まえながら、適宜、対応を検討していきます。



(参考) ポートアイランド地区へのアクセス基礎調査 (2017年3月)

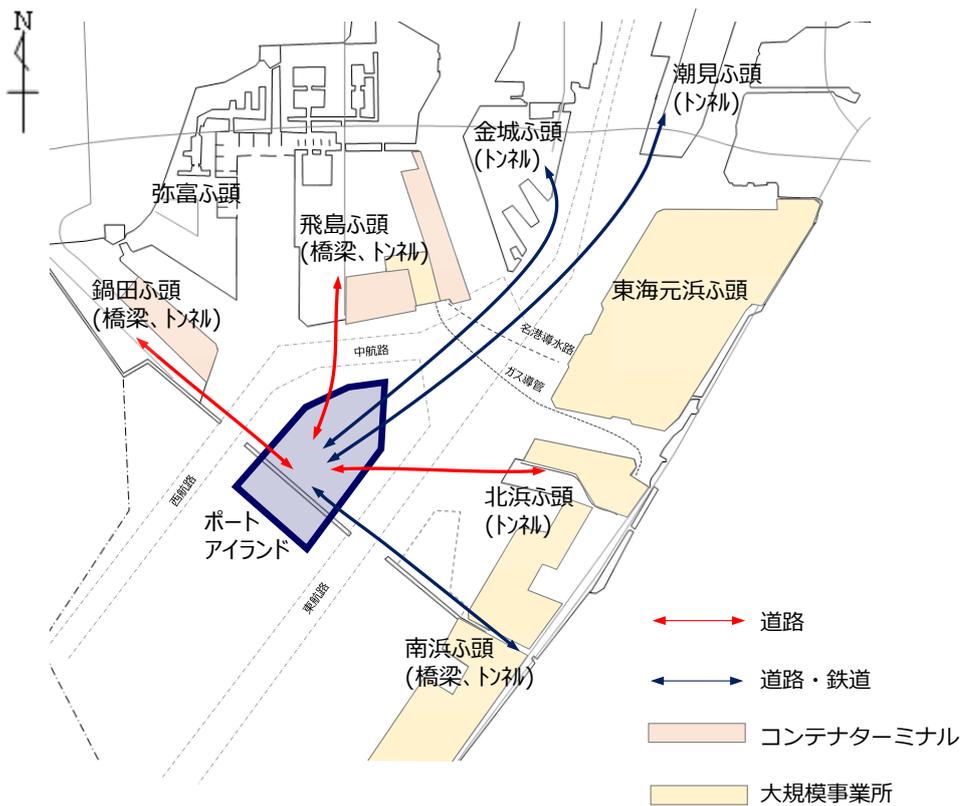
ポートアイランド地区へのアクセスについて基礎的な調査を行いました。

当該調査においては、想定される船舶や回避する施設の条件を踏まえ、鍋田ふ頭、飛島ふ頭、金城ふ頭など複数の埠頭の道路、鉄道に接続するルートや施設規模を整理しました。

○主な検討条件

項目	内容	
想定船舶	クルーズ船：高さ 水面上 65m コンテナ船：喫水 16m (東航路)、14m (中・西航路)	
回避する施設	港湾施設	航路、泊地、コンテナターミナル 等
	海底埋設物	名港導水路海底トンネル : 管底高 N.P.-27m ~ -32m 西名古屋火力発電所用ガス導管 : 管底高 N.P.-37m ~ -50m
	大規模事業所	火力発電所、製鉄所、製油所、ガス製造工場 等

○検討したルート



○主な施設規模

施設	規模	
橋梁	ルート延長	約 3,400m ~ 7,300m
	桁下高	水面上 69.0m
トンネル	ルート延長	約 2,200m ~ 8,300m
	天端高	N.P.-18m ~ -69m

9

実現に向けて



9. 実現に向けて

「実現に向けて」は、長期構想の実現に向け、施策と並行して進める取組を示したものです。多角的な視点や横断的な視点から取組を定めました。

- 様々な主体が持つ強みを活かし、施策を効率的かつ効果的に進めるため、伊勢湾内の港湾や空港のほか、世界の主要港湾など国内外の**様々な主体と連携**します

[具体的な取組]・伊勢湾の港湾・空港とは積極的に情報共有を行い、物流機能の強化や防災対策のほか、次世代エネルギーのサプライチェーンの構築など、新しい取り組みの連携が可能な体制を構築する
・広く産学官を対象に、施策に応じた適切なパートナーとの連携できるよう、本港が進む方向性の積極的な発信、関連分野の情報収集、共通の目的を持つ主体との意見交換を行う

- 名古屋港が持続的に発展するため、**経営の視点**をもって戦略的に施策を進めます

[具体的な取組]・名古屋港の収入の増加に向けて利用促進を図るとともに、限られた資金、空間を有効活用し、経済的・効果的に施策を推進する
・名古屋港による関係地域への幅広い経済効果を強く打ち出し、名古屋港への投資につなげる

- 将来の見通しが立ちづらい現状において、急激な環境変化に対応していくため、**迅速かつ柔軟な対応**を図ります

[具体的な取組]・常に新たな情報を取り入れ、組織や体制の構築、見直しを柔軟に行う
・人々の期待を的確に把握し、新しい技術や手法を臨機応変に取り入れる
・著しい環境変化が生じた場合には、長期構想を見直す

- 生産性の向上や働き方の改革など、あらゆる施策を効率的かつ効果的に進めるため、**DXを推進**します

[具体的な取組]・常に最先端の技術などを情報収集し活用方法を探る
・DXに対応できる高度な人材を育成する

- 脱炭素化を付加価値とし、港湾の競争力を強化するため、**GXを推進**します

[具体的な取組]・産学官で連携し、省エネ、再エネ、エネルギー転換に取り組む

- 事業を着実に進めるため、誰が何をいつまでに行うかを明確にし、国の制度などを活用した実効性の高い**具体計画を策定**します

[具体的な取組]・名古屋港の現状や課題を把握し、具体的な対応策を関係者で調整する

- 名古屋港に関心を持ち、広く理解してもらうため、身近で重要なインフラとしての**イメージづくりを推進**します

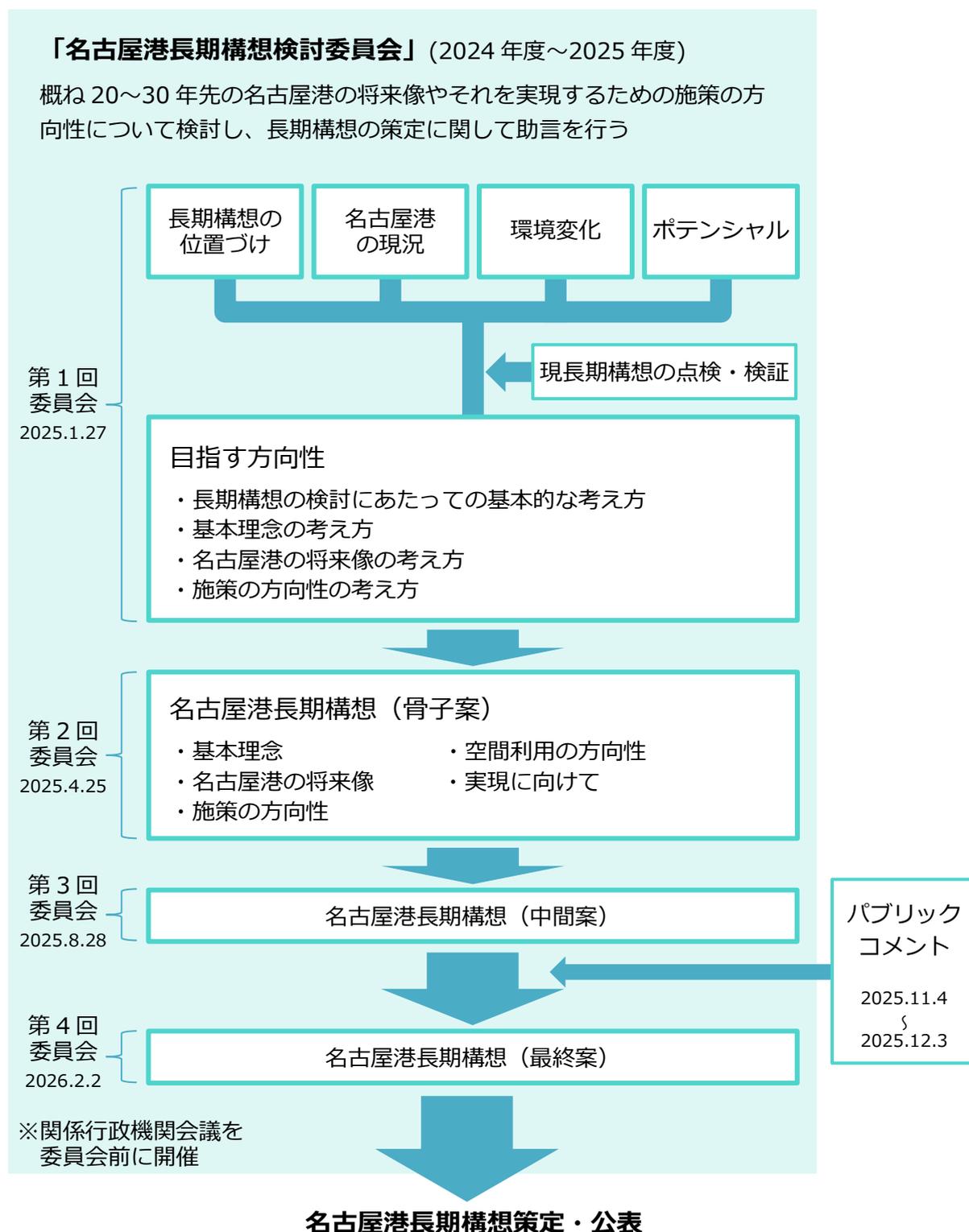
[具体的な取組]・若者をはじめ、幅広い年代の人々に向けて、海、港の役割や特徴について、分かりやすい形で積極的に情報発信する

參考資料

参考資料

策定まで流れ

名古屋港長期構想は、名古屋港長期構想検討委員会やパブリックコメントなどの意見を踏まえて、名古屋港管理組合が策定しました。



委員名簿

名古屋港長期構想検討委員会

() は前任者

	氏名	所属等
委員長	大 脇 崇	公益社団法人日本港湾協会理事長
委員	内 田 俊 宏	中京大学経済学部客員教授
委員	加 藤 義 人	岐阜大学工学部客員教授
委員	富 田 孝 史	名古屋大学減災連携研究センター副センター長 教授
委員	秀 島 栄 三	名古屋工業大学大学院工学研究科教授
委員	水 尾 衣 里	名城大学人間学部教授
委員	田 中 豊	名古屋商工会議所常務理事・事務局長
委員	小 倉 克 幸 (根 本 恵 司)	一般社団法人中部経済連合会常務
委員	藤 森 利 雄	名古屋港利用促進協議会会長
委員	高 見 昌 伸 (藤 森 利 雄)	名古屋港運協会会長
委員	池 原 修	名古屋海運協会会長
委員	武 藤 正 春	東海倉庫協会副会長
委員	吉 田 晃 朗	トヨタ自動車株式会社物流管理部長
委員	清 水 陽 (水 谷 英 司)	中部圏水素利用協議会事務局長
委員	吉 田 毅 (喜 多 澤 昇)	名古屋四日市国際港湾株式会社代表取締役社長
委員	三 島 理	国土交通省中部地方整備局港湾空港部長
委員	加 賀 谷 俊 和 (辻 誠 治)	国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所長
委員	片 桐 靖 幸 (九 鬼 令 和)	愛知県都市・交通局長
委員	伊 藤 大	名古屋市住宅都市局長
委員	葛 山 裕 司 (桑 山 幹 根)	名古屋港管理組合政策企画部長
オブザーバー	宮 田 亮 (加 賀 谷 俊 和)	国土交通省港湾局計画課港湾計画審査官

関係行政機関会議

() は前任者

	氏名	所属等
委員	秀 島 栄 三	名古屋工業大学大学院工学研究科教授
委員	松 永 洋 明 (鬼 頭 孝 明)	国土交通省中部地方整備局港湾空港部港湾計画課長
委員	西 尾 賢 二	国土交通省中部地方整備局名古屋港湾事務所企画調整課長
委員	石 原 健 司 (堀 尾 朋 宏)	愛知県都市・交通局港湾課長
委員	高 見 秀 (都 筑 秀 典)	愛知県経済産業局水素社会実装推進課長
委員	林 俊 樹	名古屋市住宅都市局まちづくり企画部名港開発振興課長
委員	若 狭 明 朗	東海市都市建設部長
委員	林 和 宏	知多市企画部長
委員	伊 藤 淳 人	弥富市総務部長
委員	加 藤 義 彦	飛島村総務部長
委員	山 田 洋 二	名古屋港管理組合政策企画部政策企画担当参事

パブリックコメント

(1) 意見募集の対象

名古屋港長期構想（中間案）

(2) 募集期間

令和7年11月4日（火）から令和7年12月3日（水）

(3) 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

(4) 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



名古屋港長期構想

令和8年3月

名古屋港管理組合 政策企画部

〒455-0033 名古屋市港区港町1番11号
