

目指す方向性について

2025年1月27日

第 1 回 名古屋港長期構想検討委員会

| | |
|---------------------|----|
| 1 .名古屋港の現況..... | 4 |
| 2 .環境変化..... | 17 |
| 3 .ポテンシャル..... | 35 |
| 4 .現長期構想の点検・検証..... | 43 |
| 5 .目指す方向性の検討..... | 46 |
| 6 .論点..... | 52 |

名古屋港の将来を考える会（2023年度）

新たな長期構想の検討に向け、ポートアイランドを含めた名古屋港全体の将来像について、関係者と意見交換を行った

長期構想検討委員会(2024年度～2025年度)

概ね20年から30年先の名古屋港の将来像やそれを実現するための施策の方向性について検討し、長期構想の策定に関して助言を行う

長期構想
の位置づけ

名古屋港
の現況

環境変化

ポテンシャル

現長期構想の点検・検証

目指す方向性

- ・ 長期構想の検討にあたっての基本的な考え方
- ・ 基本理念の考え方
- ・ 名古屋港の将来像の考え方
- ・ 施策の方向性の考え方

名古屋港長期構想（骨子案）

- ・ 基本理念
- ・ 空間利用のゾーニング
- ・ 名古屋港の将来像
- ・ 長期構想の実現に向けて
- ・ 施策の方向性

名古屋港長期構想（中間案）

名古屋港長期構想（最終案）

第1回
長期構想検討委員会（本日）

1. 名古屋港の現況

名古屋港の港湾空間

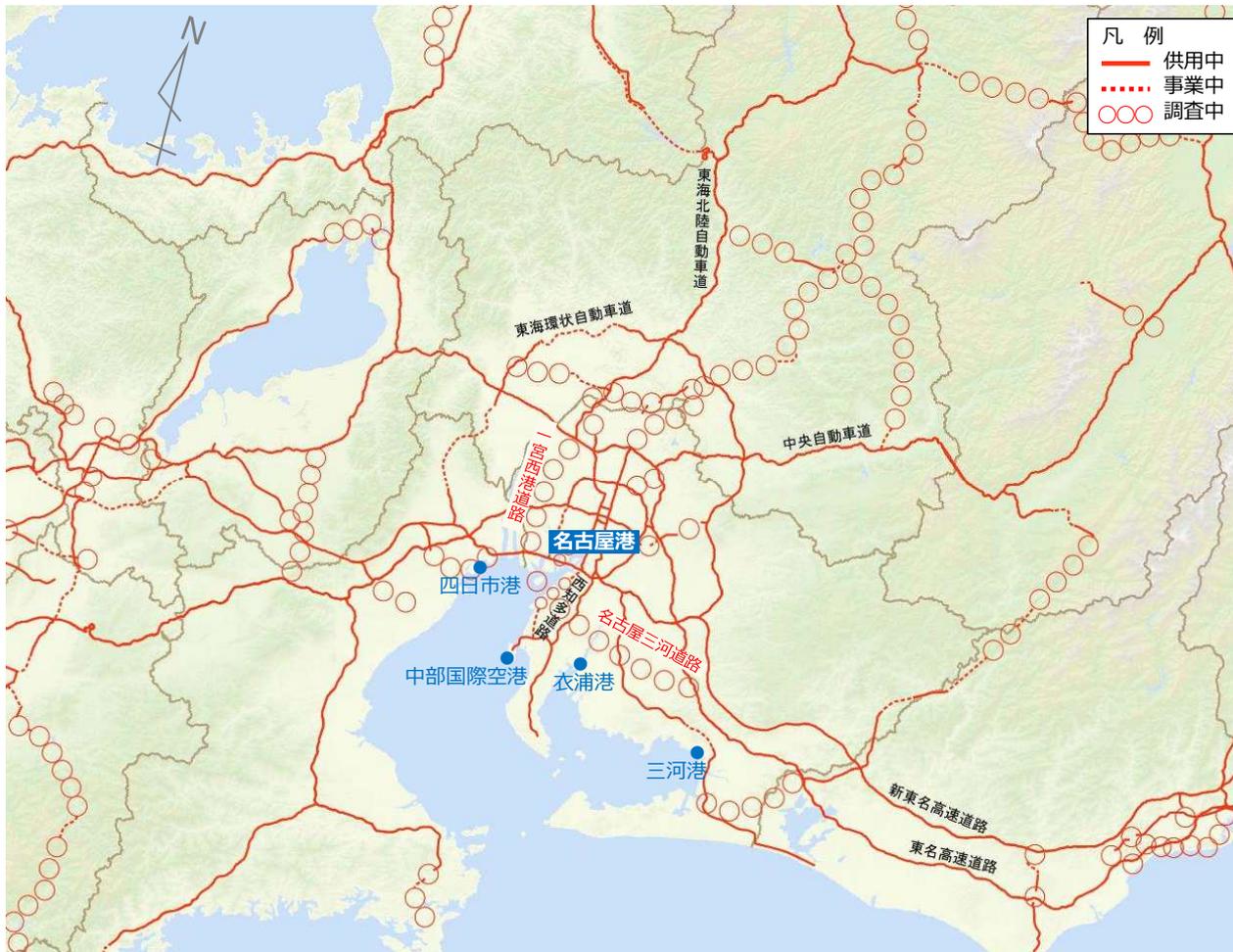
- 名古屋港は、多くの河川が流入する遠浅の海を浚渫し、その土砂で土地の造成をすることで拡大・発展してきた人工の港である
- 4市1村（名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛島村）にわたる広大な陸域（4,301万㎡）と水域（8,167万㎡）を有している



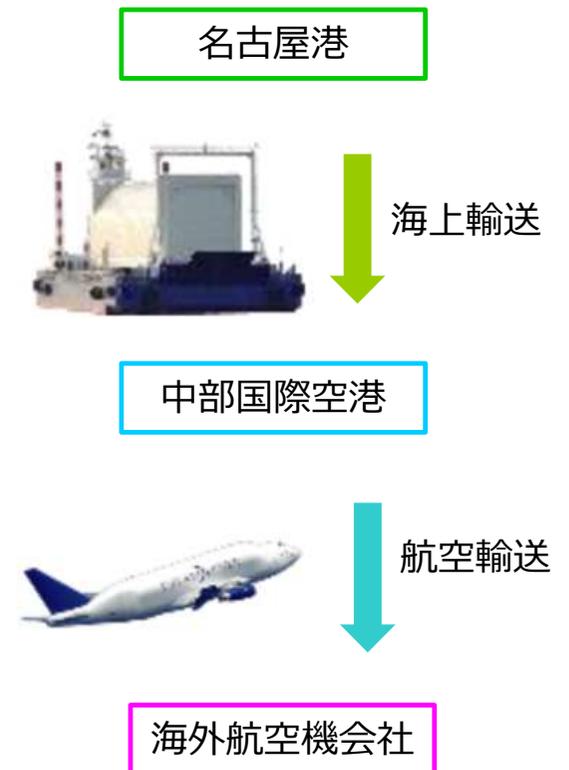
名古屋港の位置・道路網

- 名古屋港は、日本の中央部、伊勢湾最奥部に位置している
- 中部国際空港に近く、海上輸送と航空輸送の連携による輸送（シーアンドエアー）が行われている
- 関東、関西、北陸等への高速道路ネットワークに加え、現在、新東名・新名神高速道路、東海環状自動車道、西知多道路等の整備が進められている
- さらに、名古屋三河道路や一宮西港道路の整備に向けた検討が進められている

【名古屋港周辺の主要道路】

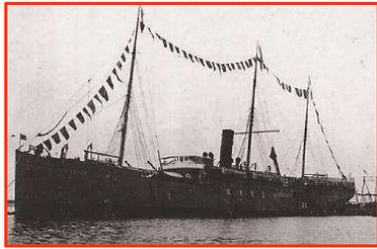


【シーアンドエアーのイメージ】



名古屋港の歴史

- 開港以来、中部地域の海の玄関口として、取扱貨物量の増加や船舶の大型化、生産機能の誘致など、時代の要請に的確に対応し、地域とともに発展してきた



巡航博覧会船「ろせった丸」がガーデンふ頭に入港（1906年）



フルコンテナ船「箱根丸」が金城ふ頭に入港（1968年）



NCBコンテナターミナル供用開始（1972年）



飛島南側コンテナターミナル供用開始（2005年）



鍋田コンテナターミナルに遠隔操作RTGを導入（2021年）

総取扱貨物量
(億トン)

2.5

2.0

1.5

1.0

0.5

0.0



東海製鉄(株)第1号高炉完成（1964年）



原油受入基地、伊勢湾シーバースの供用開始（1975年）



中部電力(株)新名古屋火力発電所がLNG燃料に切り替え（1998年）



高潮防波堤完成（1964年）



ガーデンふ頭に水族館オープン（1992年）



金城ふ頭の国際展示場移転・新築（2022年）

1906

1940

1950

1960

1970

1980

1990

2000

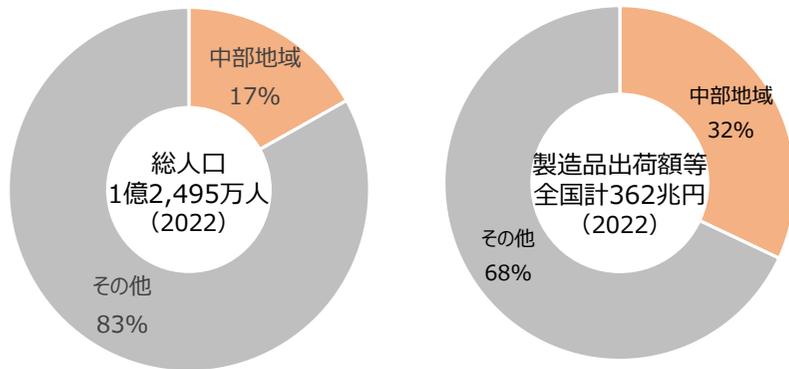
2010

2023

中部地域の特徴

- 中部地域には、世界的な自動車産業や航空宇宙産業等のものづくり産業が集積しており、製造品出荷額等は全国の約3割を占めている
- 中部地域では、名古屋港を經由して原材料を輸入、完成自動車、自動車部品、産業機械などを生産して、名古屋港から輸出しており、貿易輸出額は1999年から25年連続日本一となっている

【中部地域の人口・製造品出荷額等】

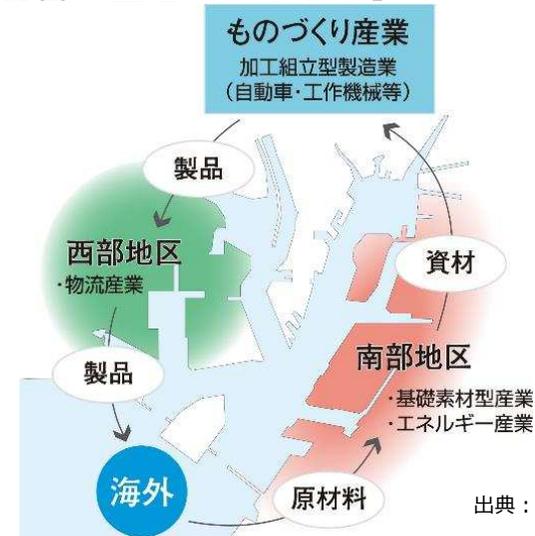


中部地域：愛知県、岐阜県、三重県、静岡県、長野県、福井県、石川県、富山県、滋賀県

出典：人口推計（2022.10 総務省統計局）より作成

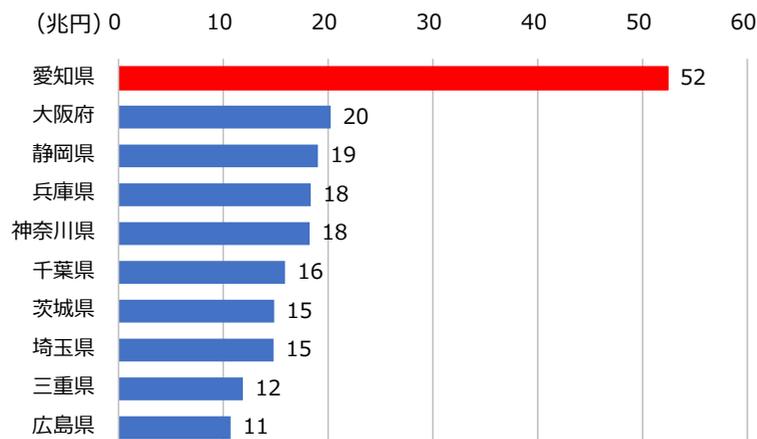
出典：2023年経済構造実態調査（総務省統計局）より作成

【中部地域と名古屋港のつながり】



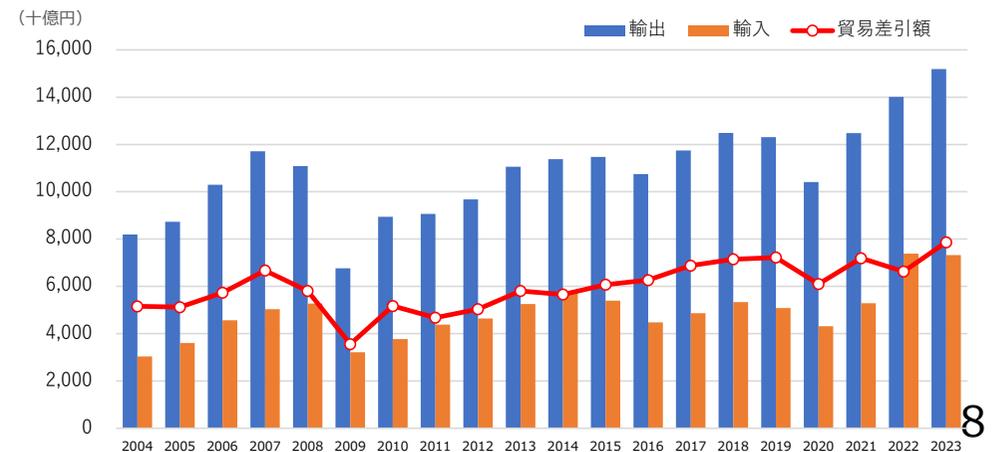
出典：名古屋港管理組合

【製造品出荷額等（都道府県別）】



出典：2023年経済構造実態調査（総務省統計局）より作成

【名古屋港の貿易額】

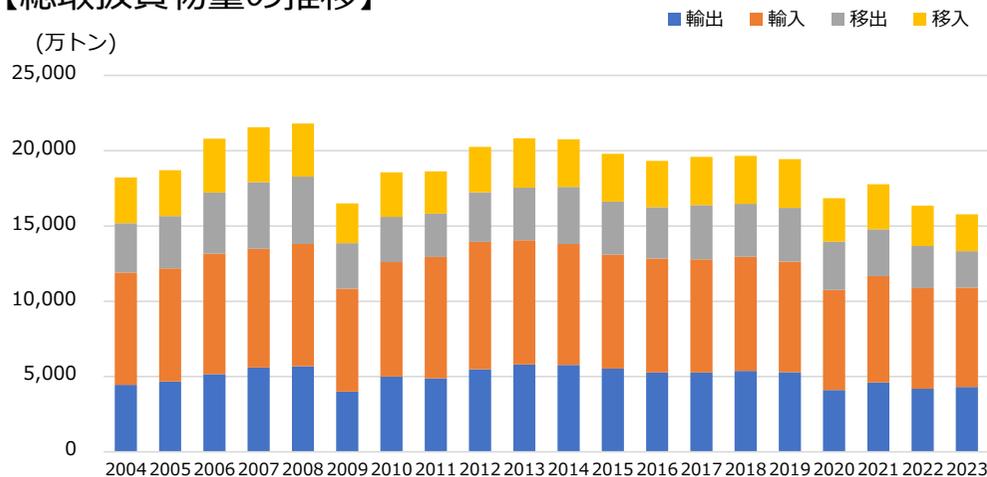


出典：貿易統計（財務省）より作成

名古屋港の機能（物流）

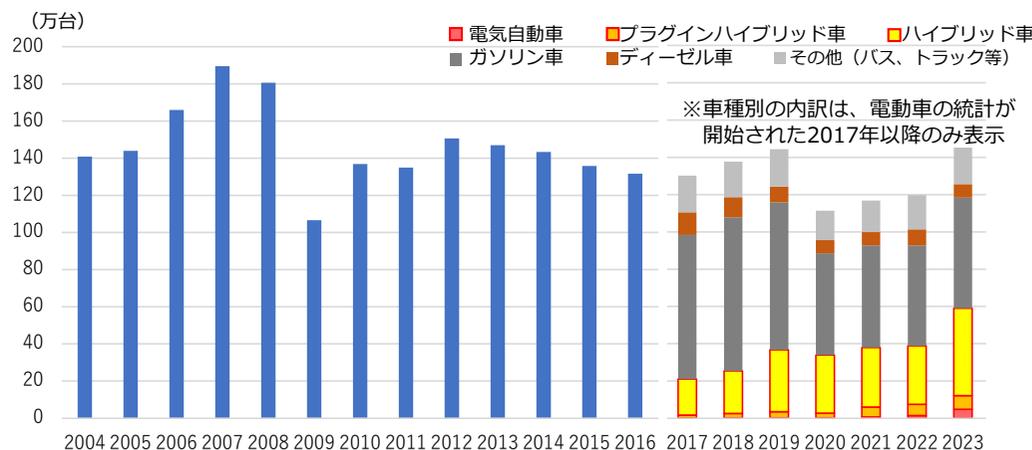
- 名古屋港の総取扱貨物量は概ね2億トン前後で、主要貨物である完成自動車の輸出台数は140万台前後で推移している
- 輸出の多い完成自動車は、伊勢湾岸自動車道沿いの新宝ふ頭、潮見ふ頭、金城ふ頭、弥富ふ頭で取扱っている

【総取扱貨物量の推移】



出典：名古屋港港湾統計

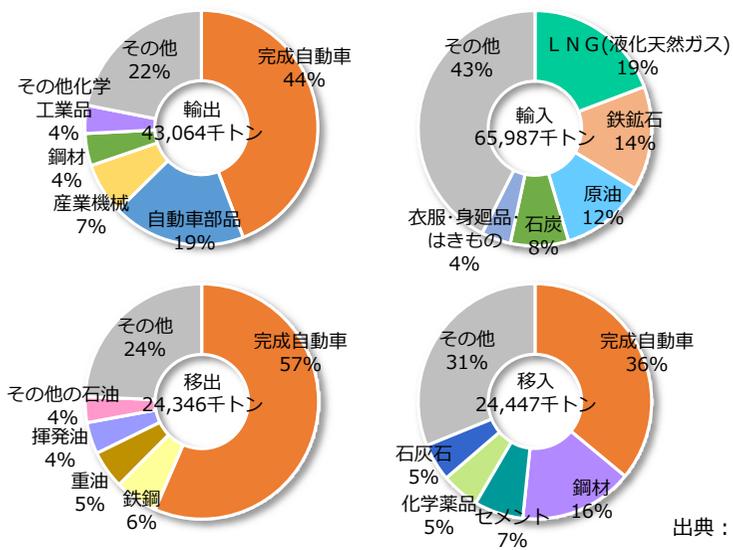
【完成自動車輸出台数の推移】



※車種別の内訳は、電動車の統計が開始された2017年以降のみ表示

出典：貿易統計（財務省）より作成

【品目別の内訳（2023年）】



出典：名古屋港港湾統計

【完成自動車の取扱場所】

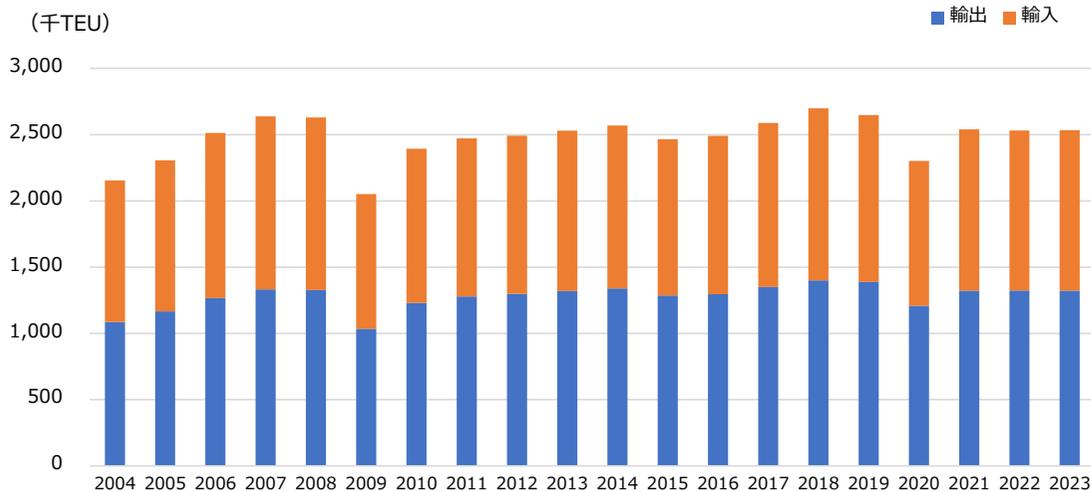


出典：名古屋港管理組合

名古屋港の機能（物流）

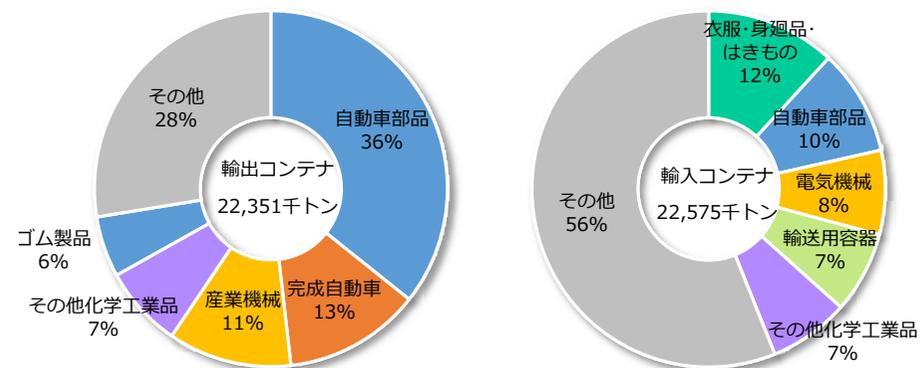
- 名古屋港は、コンテナ船の定期航路により、世界25の国や地域、115の港と結ばれている
- 外貿コンテナ貨物は、飛島ふ頭及び鍋田ふ頭の5つのコンテナターミナルで取扱っており、取扱個数は、概ね250万TEU前後で推移している

【外貿コンテナ取扱個数の推移】



出典：名古屋港港湾統計

【品目別の内訳（2023年）】



出典：名古屋港港湾統計

【コンテナターミナルの配置図】



出典：名古屋港管理組合

【コンテナ船定期航路 主な寄港地】

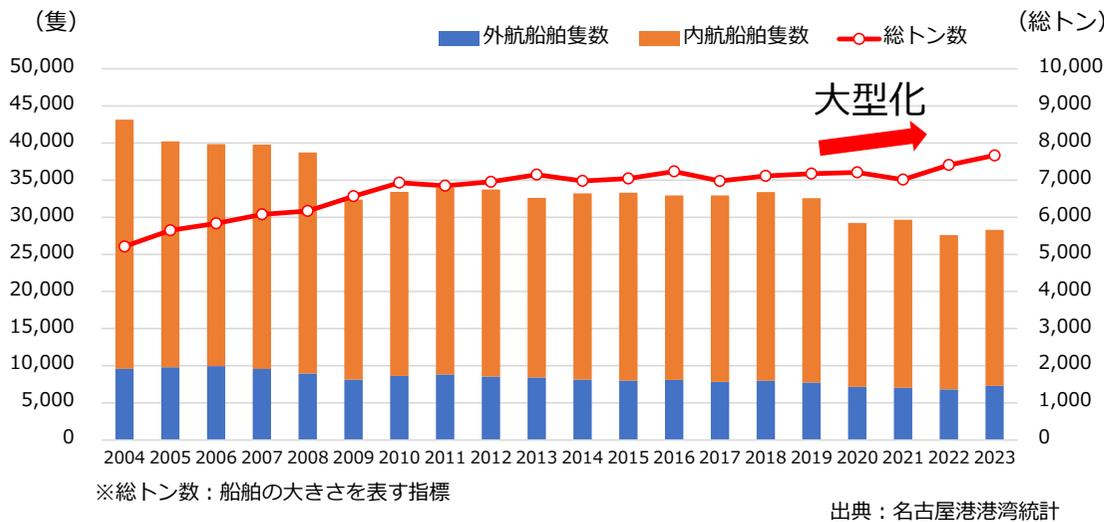


出典：名古屋港利用ガイド2024-2025より作成

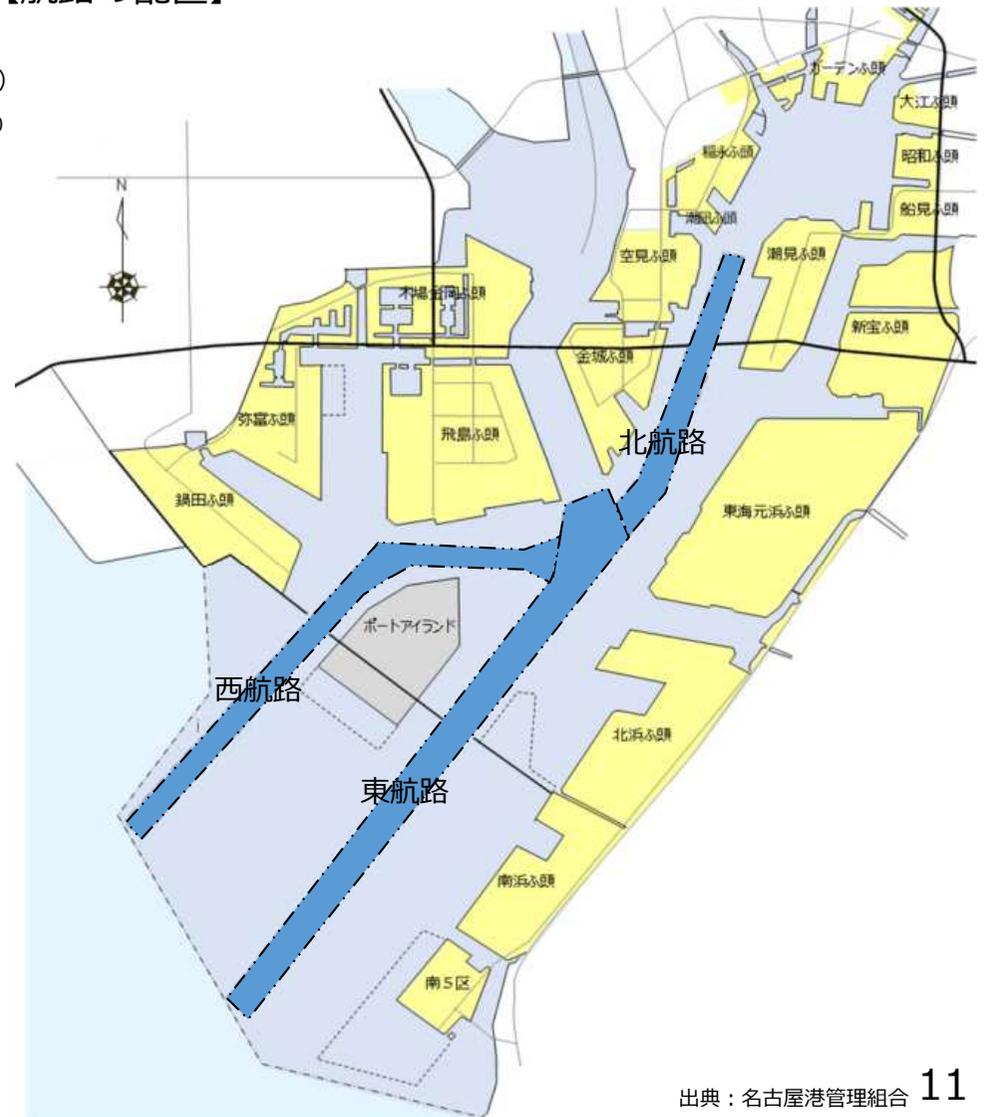
名古屋港の機能（物流）

- 名古屋港に入港する船舶は大型化している
- 港内を船舶が安全かつ円滑に航行できるよう、高潮防波堤の間から内港部に至る水域に航路を配置しており、船舶の大型化に合わせて、増深や拡幅を行っている

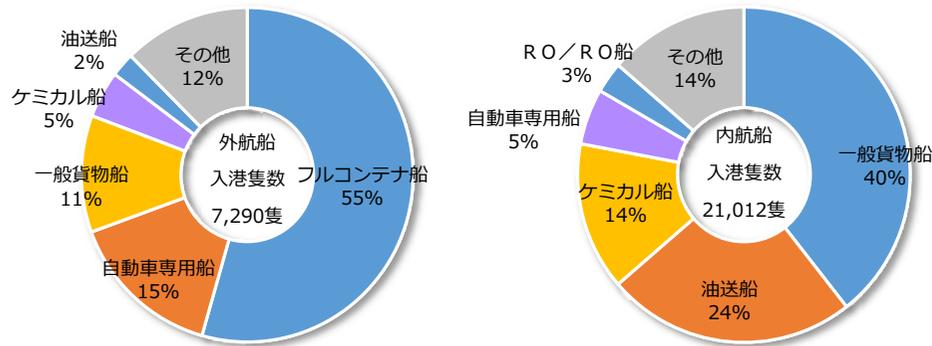
【入港船舶隻数・1船舶あたりの総トン数】



【航路の配置】



【船種別の内訳（2023年）】



名古屋港の機能（産業）

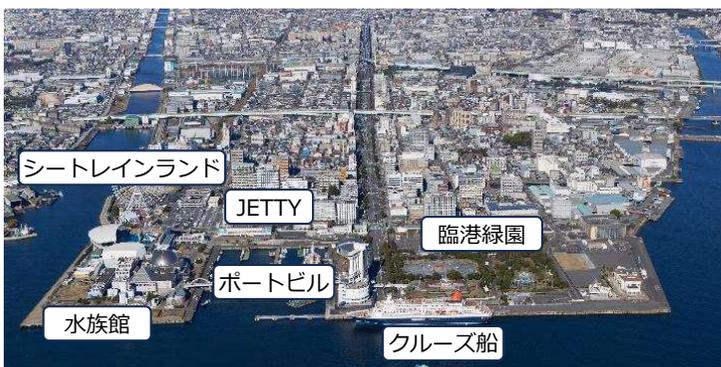
- 南東部のエリアは、鉄鋼の生産、石油の精製、天然ガスの供給などを行う拠点となっており、西部のエリアには、輸入した原木を水面及び陸上で保管する木材港が存在している
- 港内各地には、発電所や航空宇宙産業の工場などが立地している



名古屋港の機能（交流）

- ガーデンふ頭、金城ふ頭、中川運河等において、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る
- クルーズ船の受入は、ガーデンふ頭を中心に行い、大型クルーズ船は金城ふ頭で対応している

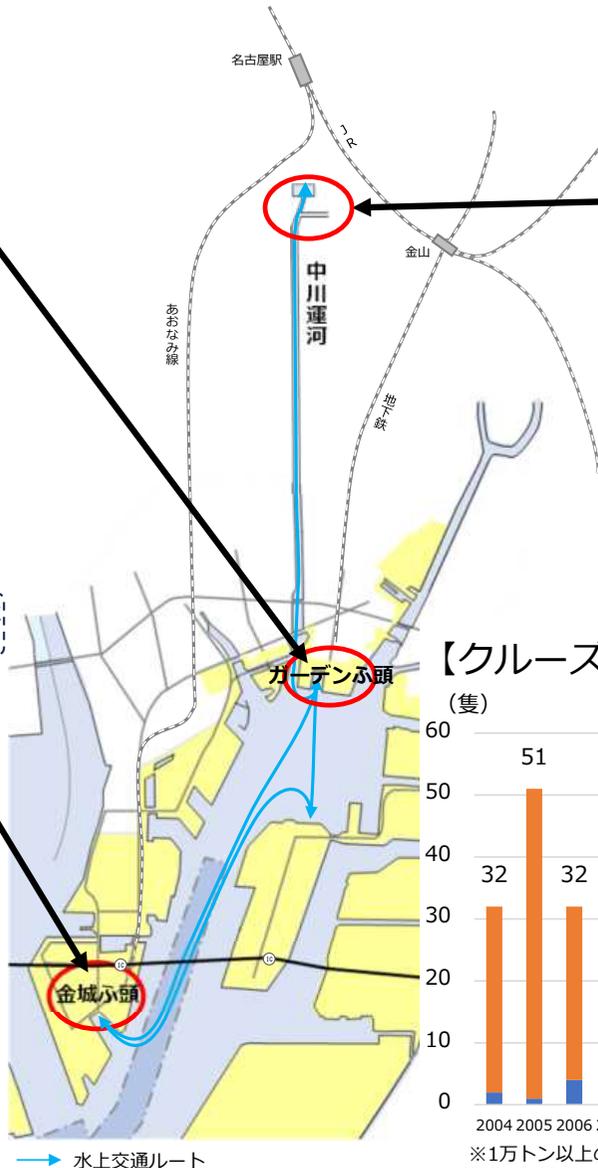
【ガーデンふ頭】



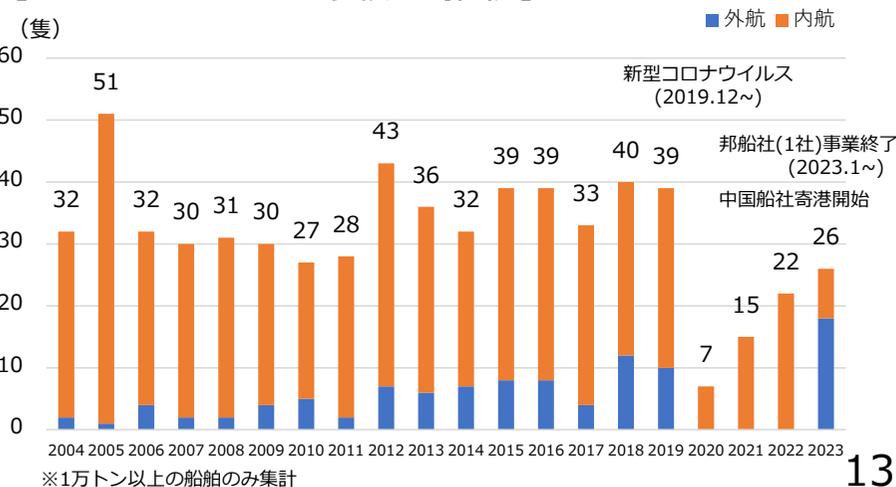
【中川運河】



【金城ふ頭】



【クルーズ船の入港隻数の推移】



出典：名古屋港管理組合、名古屋港湾統計

名古屋港の機能（環境）

- 藤前干潟などの自然環境を保全するとともに、緑地・海浜の整備による港湾環境の創出や水環境の改善などに取り組んでいる
- 港湾の開発にあたっては、環境に配慮した護岸の整備などを行っている

【自然環境の保全】



【港湾環境の創出】



【生物共生型護岸の整備】



【水環境の改善】



中川運河において、露橋水処理センターからの高度処理水を堀止等から放流するとともに、中川口から海水を取水し、松重ポンプ場から放流する水循環を行い、水質改善を行っている

名古屋港の機能（防災）

- 高潮や津波から背後住民を守る高潮防波堤や防潮壁、震災時に物流を維持する耐震強化岸壁の整備などを進めている
- 大規模災害時に港湾機能を早期に回復させるため、名古屋港港湾業務継続計画（名古屋港BCP）を策定している

凡例

| | |
|---|----------------------|
|  | 高潮防波堤 |
|  | 防潮壁 |
|  | 海岸堤防 |
|  | 耐震強化岸壁 (緊急物資輸送) |
|  | 耐震強化岸壁 (コンテナ貨物輸送) |

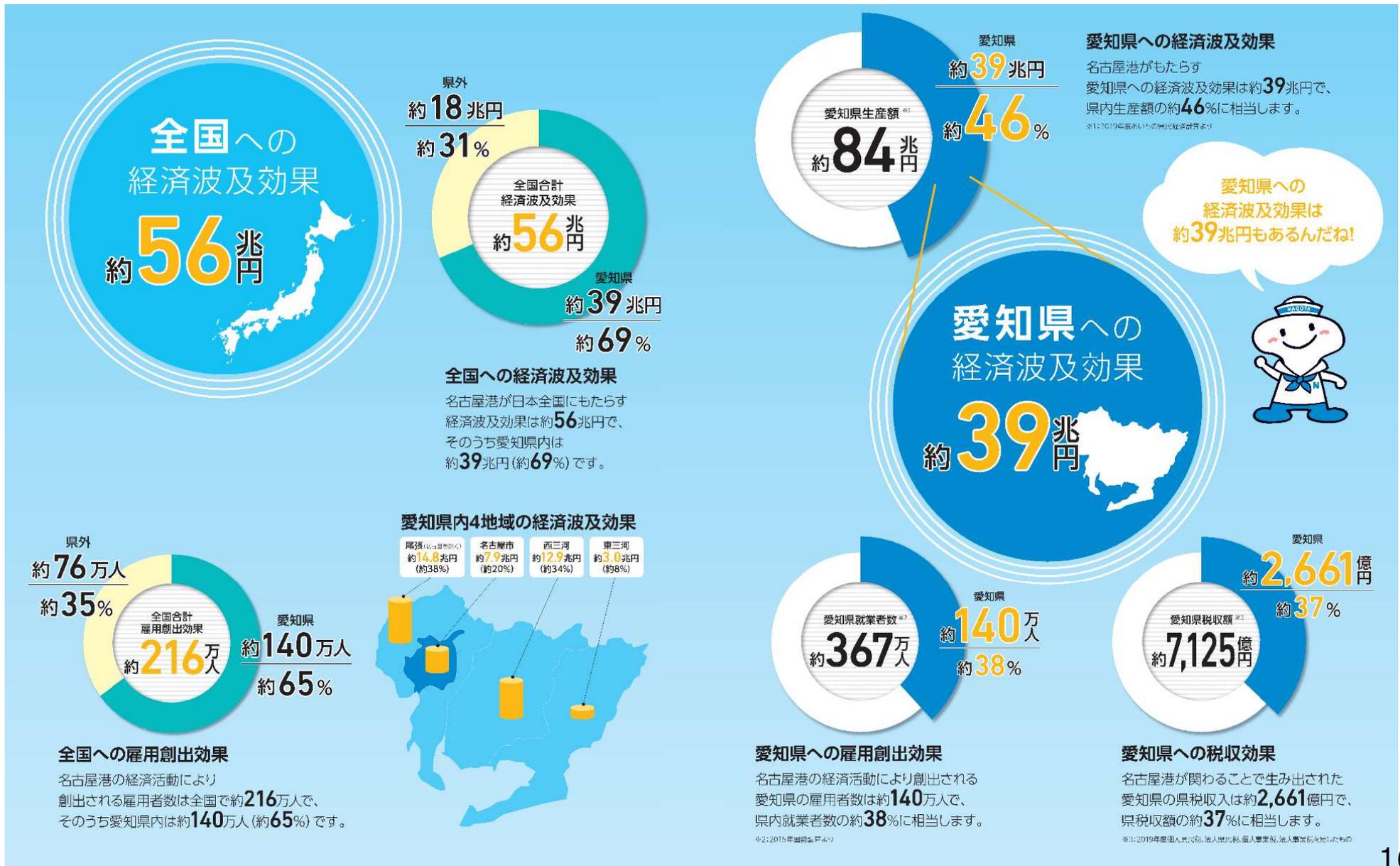


名古屋港BCP

災害発生時に関係者が連携して的確に対応するために共有しておくべき目標や行動、協力体制をとりまとめ、整理、明確化することにより、港湾機能の早期回復を図ることを目的として策定



- 名古屋港での経済活動は、地域のみならず全国の経済に影響を与えており、雇用の創出や税収にも繋がっている



2. 環境変化

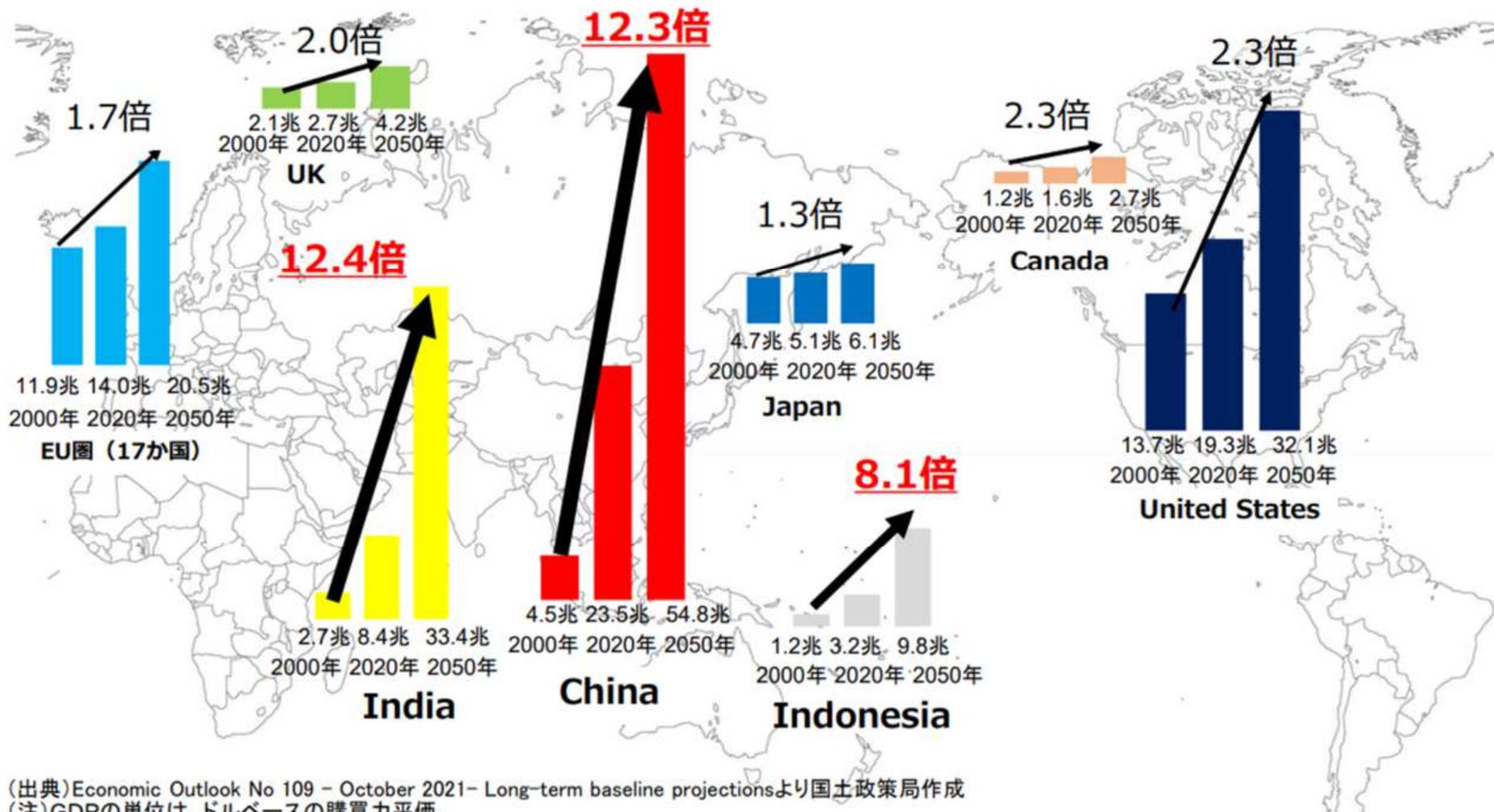
「名古屋港の将来を考える会 意見のとりまとめ」の内容を踏まえ、
注視すべき環境変化を整理した

世界経済の変化

①世界経済の拡大・多極化

- 世界のGDPはアジアを中心に増加していく見通しである
- インドやインドネシアなどの新興国の台頭により世界経済は多極化していく

【主要国のGDPの変化（USドル）】

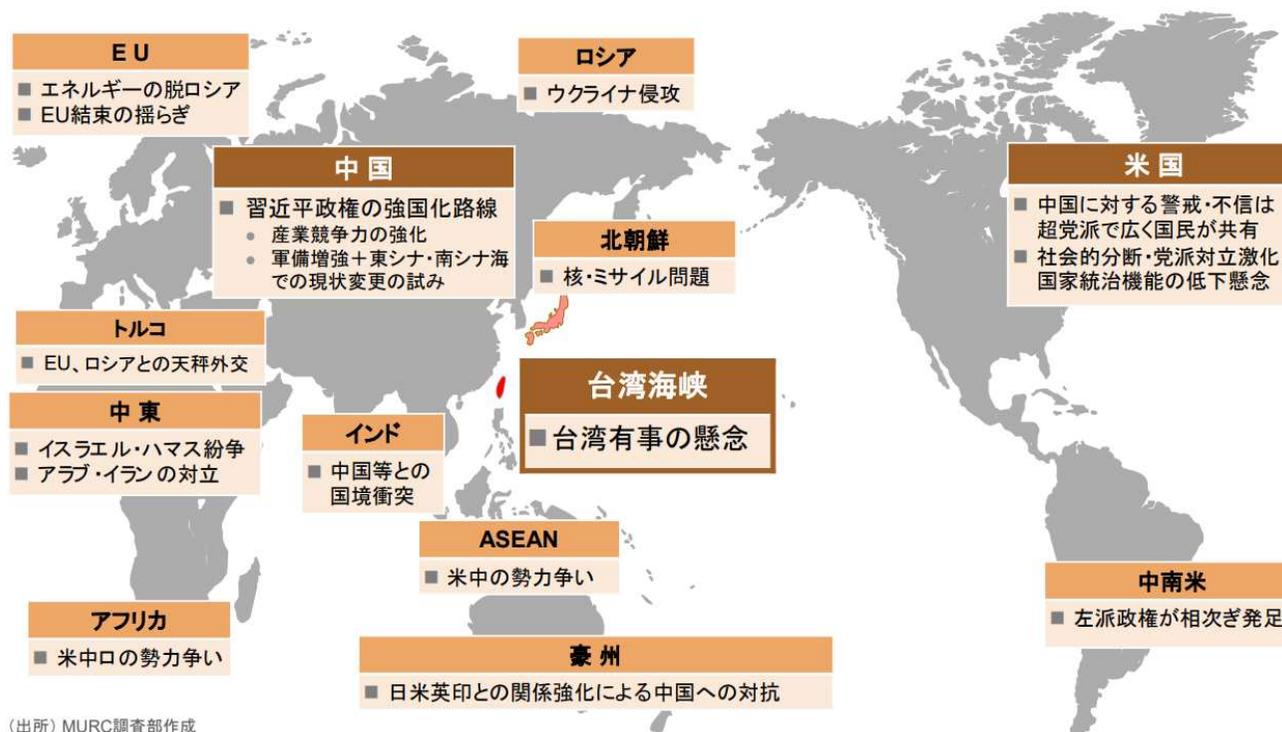


(出典) Economic Outlook No 109 - October 2021 - Long-term baseline projectionsより国土政策局作成
(注) GDPの単位は、ドルベースの購買力平価。

②地政学リスクの高まり

- 特定の地域の政治的、軍事的、社会的な緊張の高まりにより、その地域や世界経済の先行きを不透明にする地政学リスクが高まっている

【様々な地政学リスク】



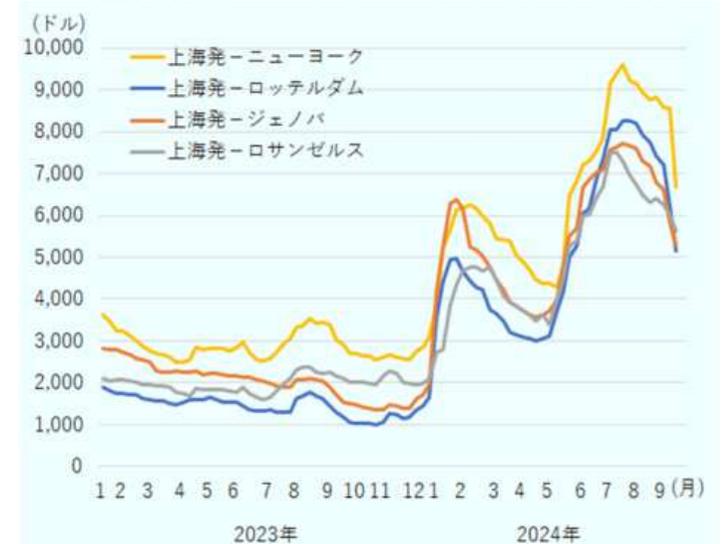
(出所) MURC調査部作成

出典：地政学リスクの全体像の整理 (2024.5 三菱UFJリサーチ&コンサルティング)

【紅海情勢悪化による物流への影響】

- ・ 2023年10月に発生したイスラエルとハマスの武力衝突以降、紅海周辺を通過する船舶が攻撃対象となる
- ・ 代替ルートとして、喜望峰を経由する航路の需要が増え、輸送距離が増加し輸送費が高騰した

〈主要航路におけるコンテナ輸送費推移〉



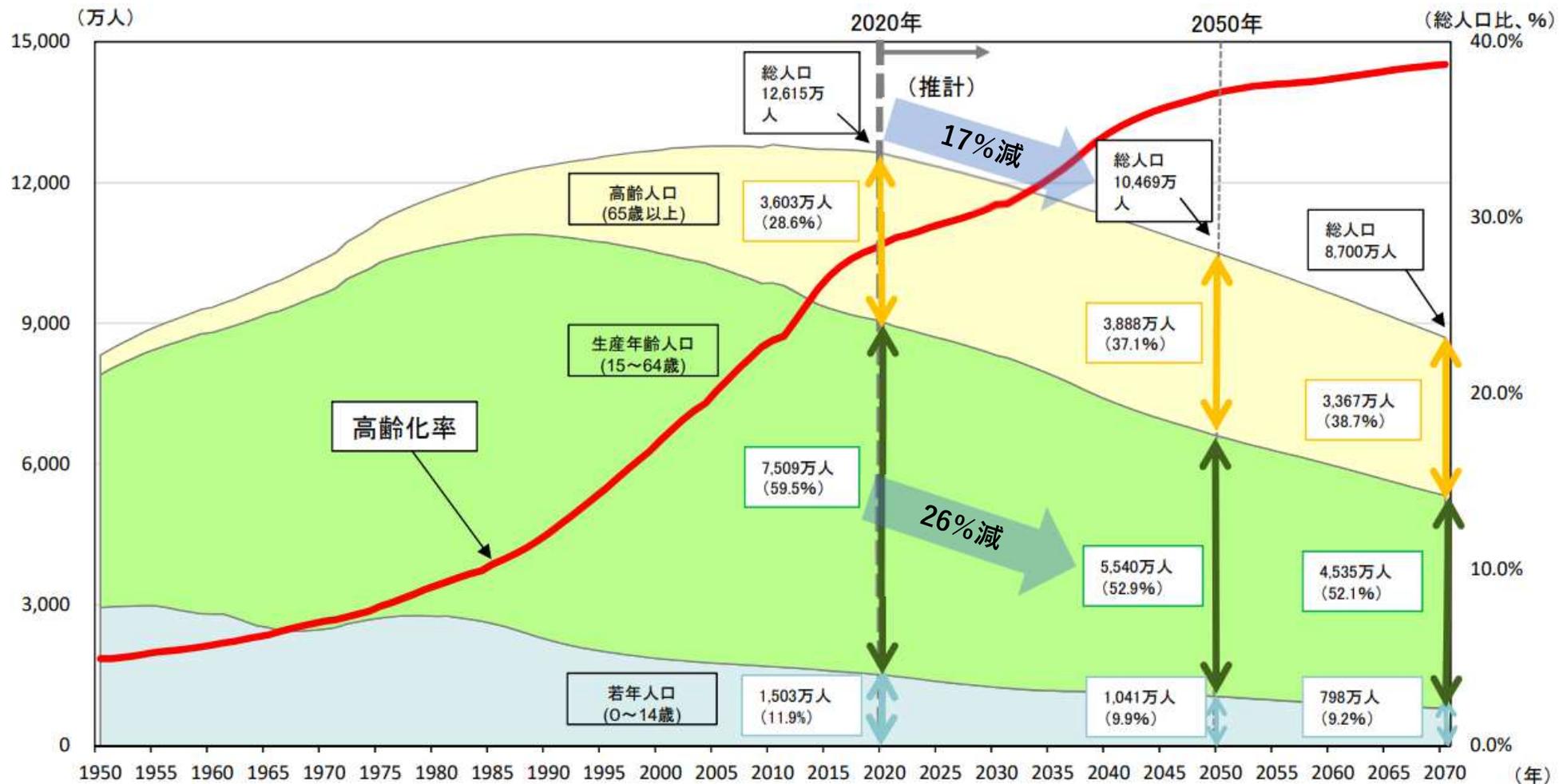
出典：日本貿易振興機構（ジェトロ）HP
(紅海情勢悪化による物流への影響)

国内人口の減少・労働力不足

①国内人口・生産年齢人口の減少

- 日本の総人口は2008年をピークに減少傾向となっており、2050年には2020年より約2100万人（17%）減少する見通しとなっている
- 生産年齢人口は、2050年には2020年より約2000万人（26%）減少する見通しとなっている

【国内の人口と生産年齢人口の推移】

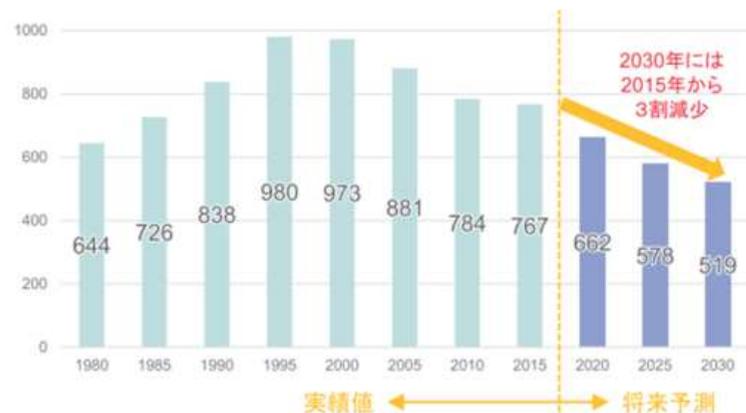


国内人口の減少・労働力不足

②物流関係の労働力不足

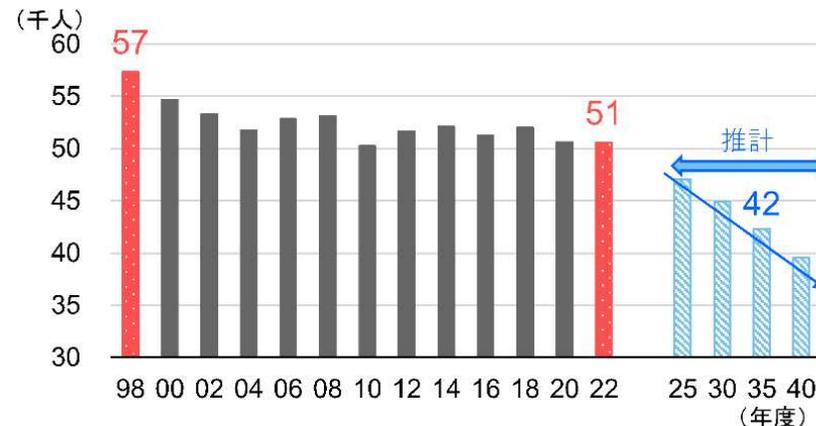
- トラックドライバーや港湾労働者の確保が難しく、物流への影響が懸念されるなか、今後、労働者不足がさらに深刻化していく見通しである

【道路貨物運送業の運転従事者数の推計】



出典：ロジスティクスコンセプト2030（（公財）日本ロジスティクスシステム協会）

【港湾労働者の推移】



出典：港湾技術開発制度の概要（国土交通省）

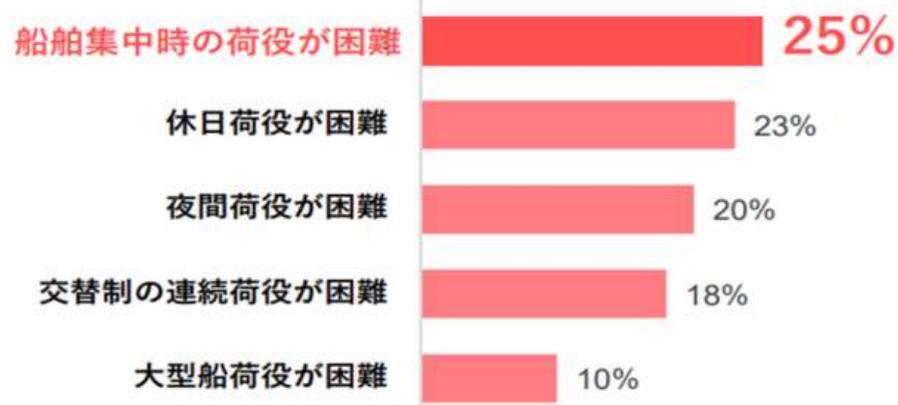
【物流2024年問題による影響】

需要に対する供給の割合（ドライバー数ベース）



出典：トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方（2023.2 株式会社野村総合研究所）より作成

【港湾運送への具体的な影響】

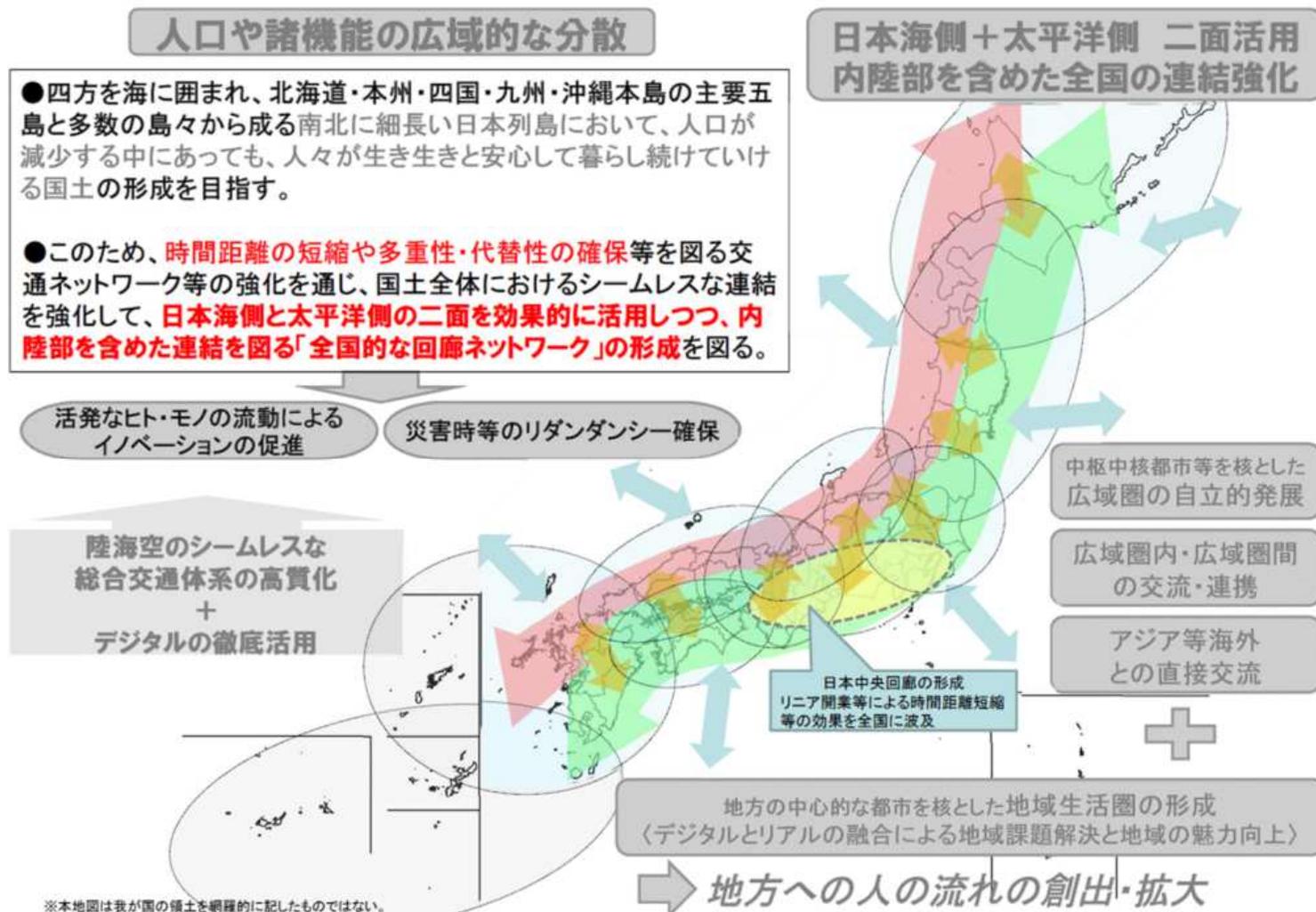


出典：2020年度 港湾労働者不足の実態調査（国土交通省）

日本中央回廊の形成

- 2023年に策定された国土形成計画では、高規格道路の整備やリニア中央新幹線の開業等により3大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成を通じ、デジタルの徹底活用による場所や時間の制約を克服した「シームレスな拠点連結型国土」への転換を目指している

【国土形成計画における日本中央回廊】



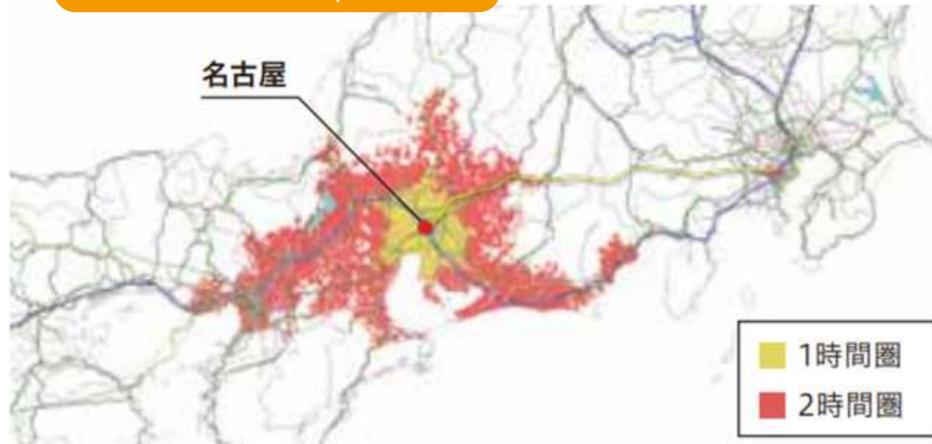
交流圏の拡大

- リニア中央新幹線の開業に伴い、名古屋を起点とした交流圏が拡大していく
- 名古屋市は、名古屋駅を中心に名城・三の丸地区、金山地区、熱田地区、名古屋港・金城ふ頭地区などの拠点間の連携を強化し、都市の魅力や賑わいを広げていくことを目指している

【リニアによる交流圏の拡大】

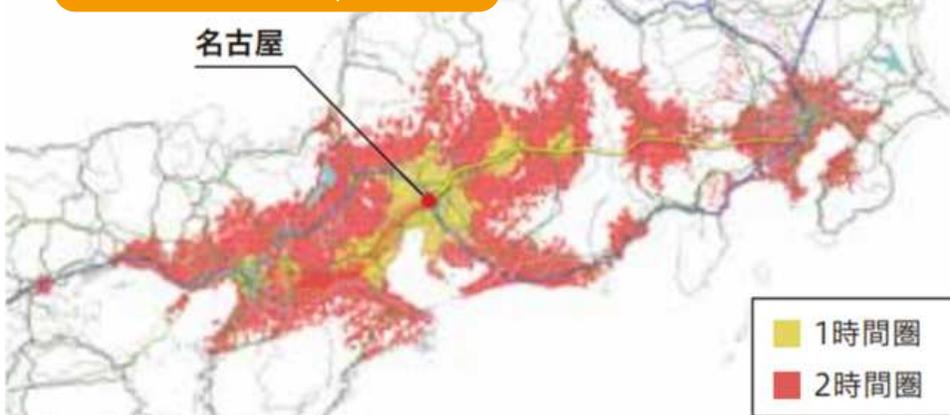
〈現状の時間圏（名古屋起点、鉄道+道路）〉

2時間圏人口：2,993万人



〈リニア全線開業時の時間圏（名古屋起点、鉄道+道路）〉

2時間圏人口：6,428万人

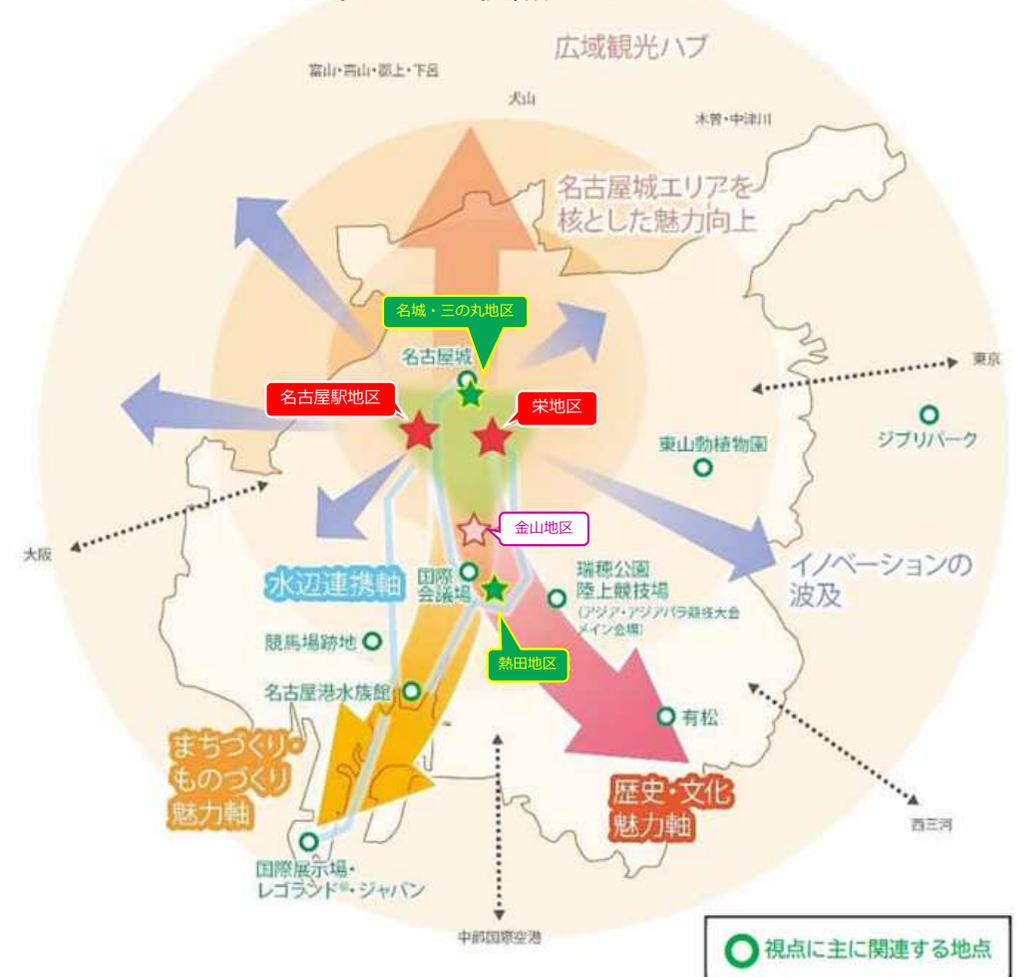


出典：あいちビジョン2030（愛知県）より作成

【名古屋市総合計画2028】

都市空間の展開にあたっての視点

「都市活力の視点のイメージ」

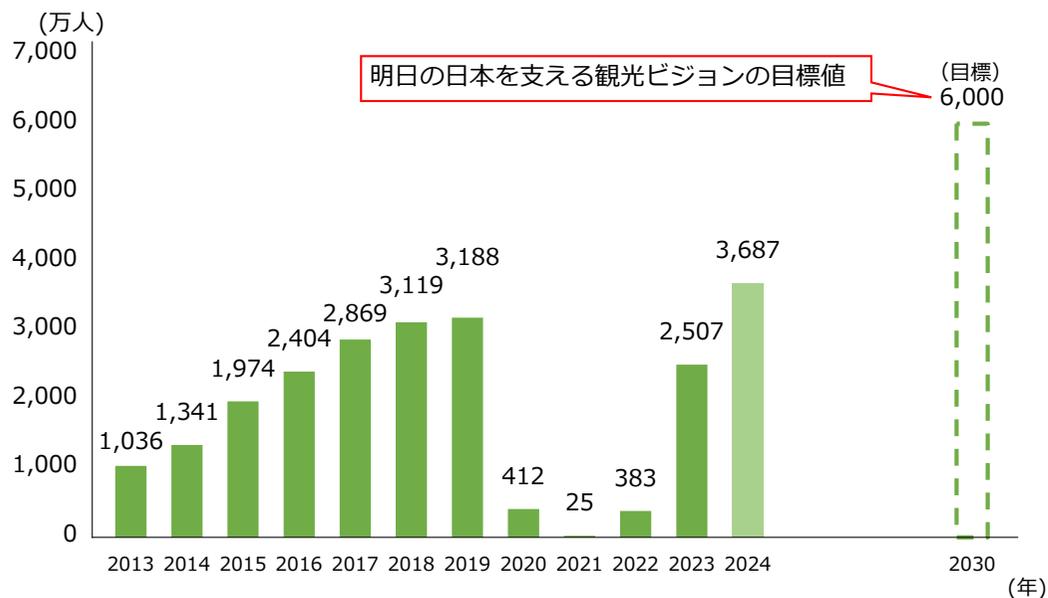


出典：名古屋市総合計画2028（名古屋市）より作成

訪日外国人の増加

- 訪日外国人は、感染症の影響で一旦減少したものの、将来的には増加していく見通しである
- 訪日手段の一つである外航クルーズ船の寄港数も一旦減少したが、中国発着クルーズの運行再開などにより増加傾向にある

【訪日外国人数の推移と目標】



出典：JNTO日本の観光統計データ、明日の日本を支える観光ビジョン（2016.3 観光庁）より作成

【外航クルーズ船の寄港回数（全国）】



出典：第1回クルーズ旅客の受入機能高度化に向けた検討会（2024.5 国土交通省）

① サプライチェーンにおけるDXの推進

- 総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）に基づき、労働力不足などへの対応として、機械化・デジタル化を通じて物流のこれまでのあり方を変革する物流DXが推進されている

【総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）】

物流DX

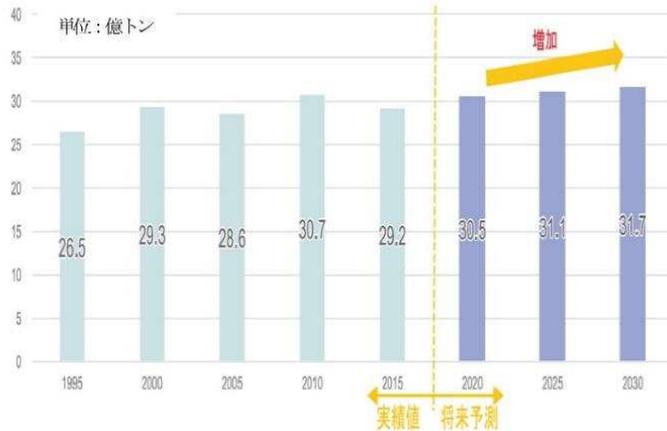


②次世代の物流システムへの進化

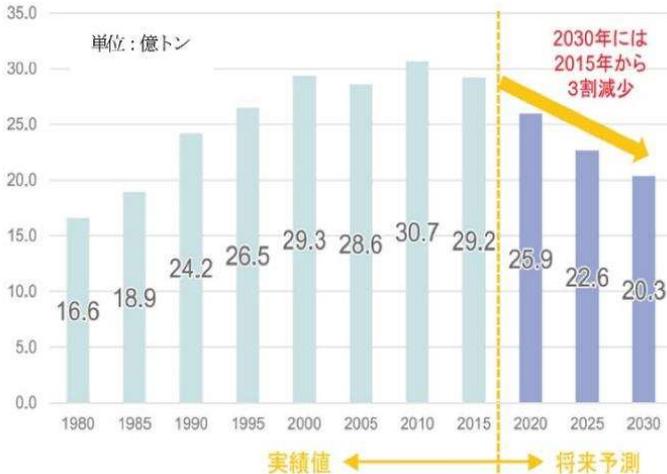
- 電子商取引の増加やトラックの積載効率の低下、労働力不足等により、物流における需要と供給のバランスが崩れつつあるなか、デジタル化や標準化等により、企業や業界の枠を超えた物流全体を最適化する「フィジカルインターネット」の取組が進められている
- 2040年を目標としたロードマップが策定され、実現に向けた取組が進められている

【営業用貨物自動車の需要と供給量の推計】

■ 需要量



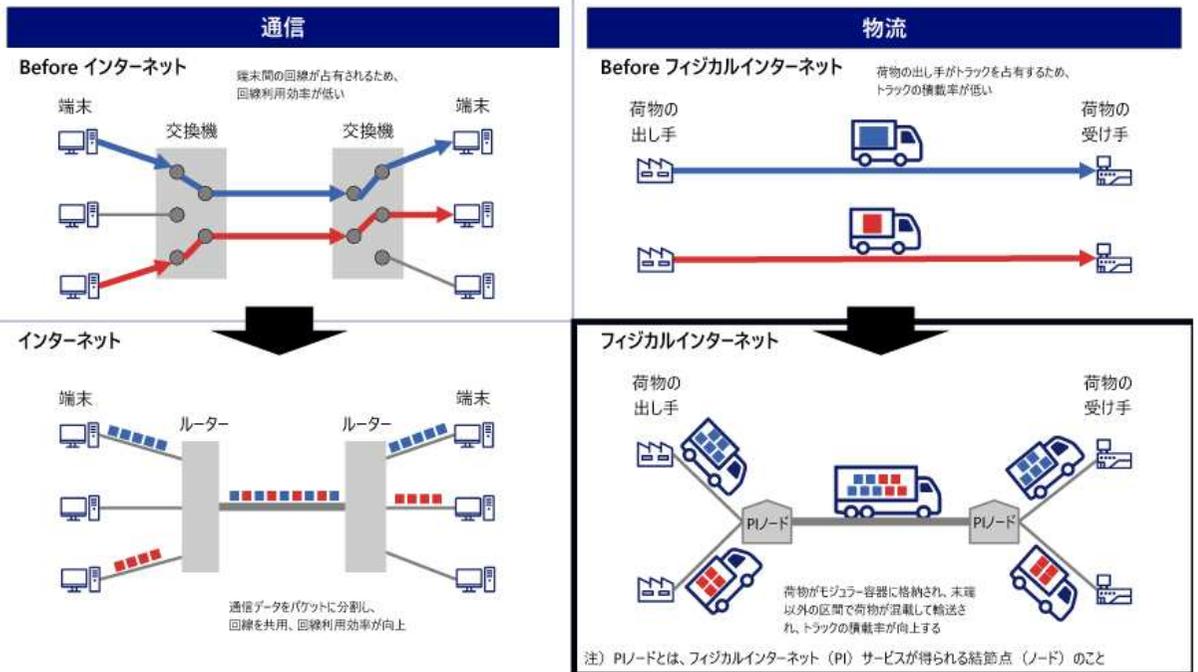
■ 供給量



出典: フィジカルインターネットロードマップ (2022.3 経済産業省)

【インターネットとフィジカルインターネット】

「フィジカルインターネット」は、インターネット通信 (パケット交換) の仕組みを物流 (フィジカル) に適用した新しい物流の仕組み



出典: 野村総合研究所HP

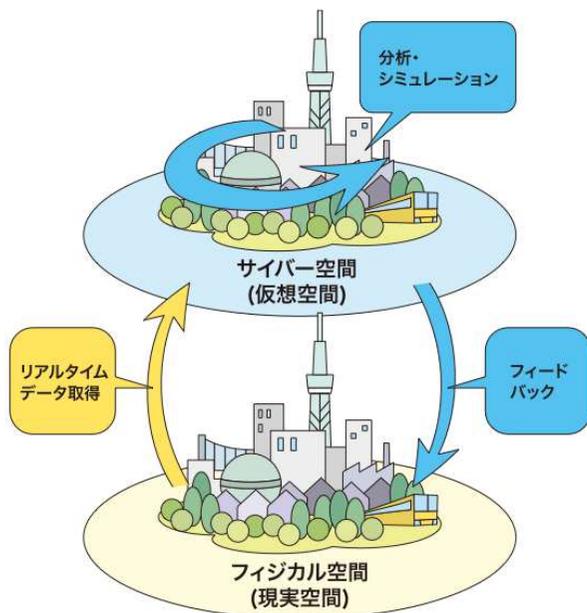
③現実空間とサイバー空間の融合

- 現実世界から取得したデータをもとに、デジタルな仮想空間上に「双子（ツイン）」のように再現し、リアルタイムな情報収集やシミュレーションを行う、デジタルツインの活用が様々な分野で進んでいる
- 海外の港湾では、デジタルツインを活用したコンテナターミナルのDXが進められている

【デジタルツインとは】

インターネットに接続した機器などを活用して現実空間の情報を取得し、サイバー空間内に現実空間の環境を再現することを、デジタルツインと呼ぶ

デジタルツインによって、現実世界のリアルタイムな監視やシミュレーションが可能になり、業務を効率化できる



出典：情報通信白書 for Kids（総務省）

【天津港におけるデジタルツインの活用】

三一集団（SANY、中国）は、港湾の省エネ・炭素削減に向けた取組として、天津港のタイヤ・クレーン自動化プロジェクト「H-Move2.0インテリジェント・システム」で大きな成果を上げたと発表した(2024.11)

デジタル・ツイン技術の活用により、タイヤクレーンの自動化効率を、従来の約15～16サイクル/hから20サイクル/hに高めた



Port of Tianjin tire crane automation transformation

出典：SANYプレスリリース（2024.11）

脱炭素化の推進

① 港湾における脱炭素化の推進

- 2015年にパリ協定が採択されたことを受け、120以上の国と地域が「2050年カーボンニュートラル」の目標を設定し、日本では2020年10月に「2050年カーボンニュートラル」を宣言した
- 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る

【世界各国の排出量削減目標・カーボンニュートラル目標】

【カーボンニュートラルポート（CNP）のイメージ】

| | NDC目標（2030年目標） | | （参考） 2013年比の 2030年目標の水準 | カーボンニュートラル目標 （ネットゼロ達成時期） |
|------|----------------|-------|-------------------------------|-----------------------------|
| | 削減率 | 基準年 | | |
| 英国 | 68%以上 | 1990年 | 54.6%減 | 2050年 |
| ブラジル | 50% | 2005年 | 48.7%減 | 2050年 |
| 日本 | 46% | 2013年 | 46.0%減 | 2050年 |
| 米国 | 50~52% | 2005年 | 45.6%減 | 2050年 |
| EU | 55% | 1990年 | 41.6%減 | 2050年 |
| 韓国 | 40% | 2018年 | 23.7%減 | 2050年 |
| 中国 | 65% | 2005年 | 14.1%増 | 2060年 |
| インド | 45% | 2005年 | 99.2%増 | 2070年 |

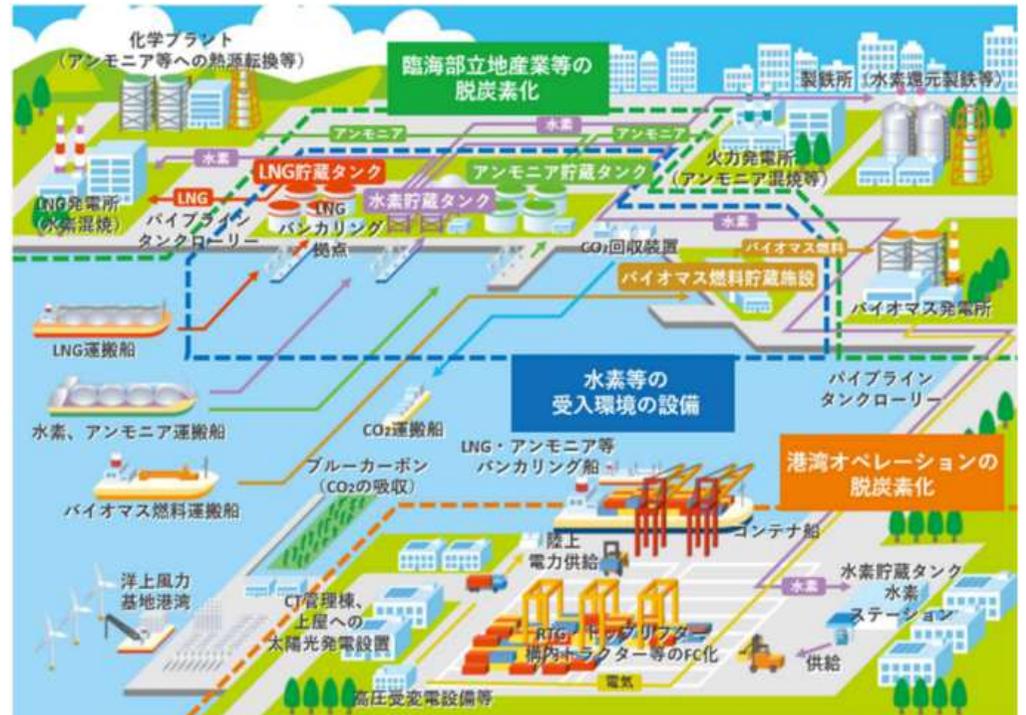
(注1) 日本の基準年は2013「年度」、目標年は2030「年度」（カーボンニュートラル目標は2050「年」）

(注2) 中国のNDC目標(65%)はGDP当たりのCO₂排出量の削減率

(注3) インドのNDC目標(45%)はGDP当たりの温室効果ガス排出量の削減率

資料：RITE分析結果等を基に経済産業省作成

出典：令和4年度エネルギー白書（資源エネルギー庁）



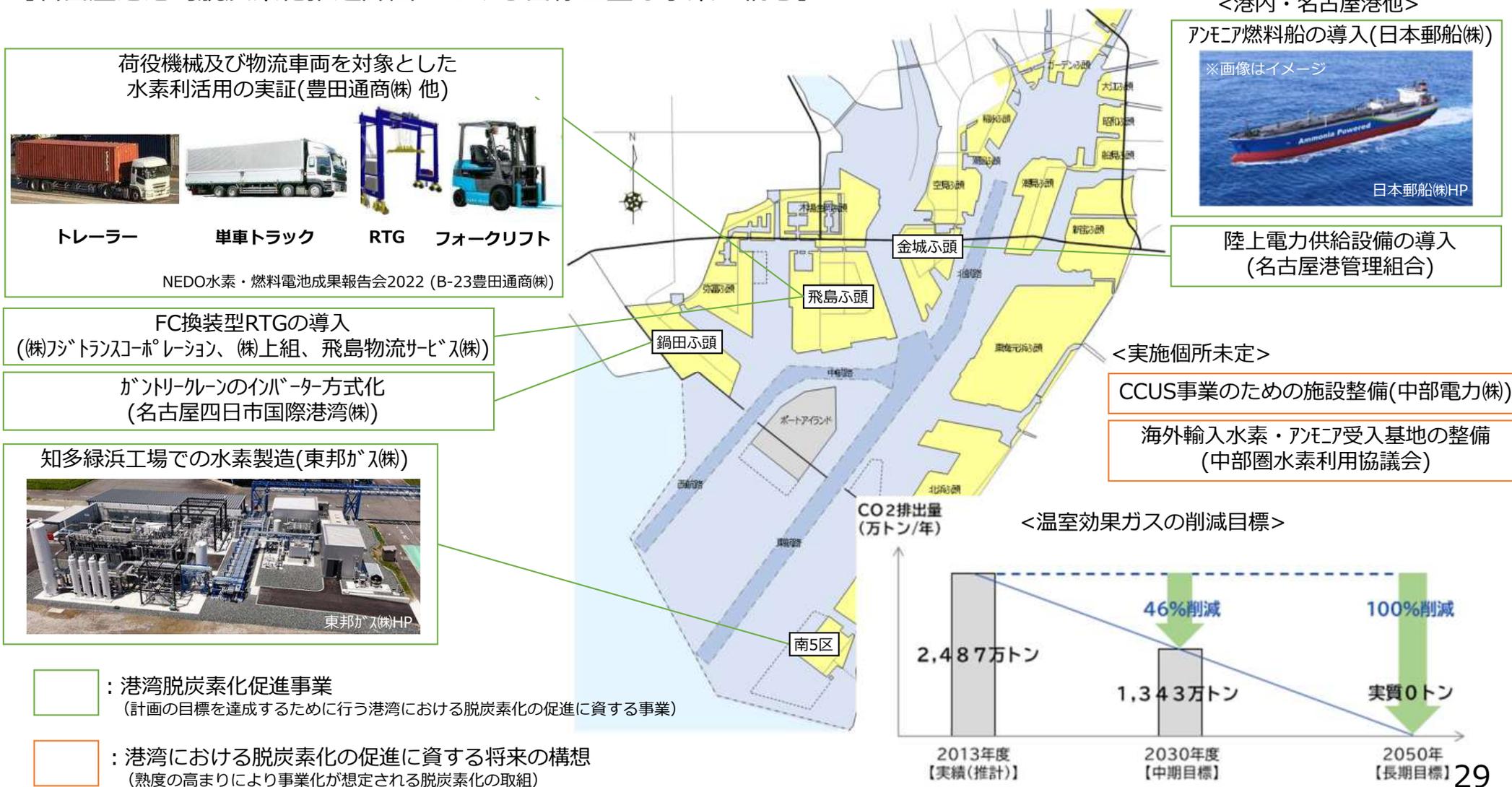
出典：「港湾脱炭素化推進計画」作成マニュアル（2023.3 国土交通省）

脱炭素化の推進

②名古屋港における脱炭素化の推進

- 名古屋港では、2024年3月に「名古屋港港湾脱炭素化推進計画」を策定し、関係者との連携のもと、ものづくり産業の成長と地域のカーボンニュートラルの実現の両立に貢献する取組を進めている

【名古屋港港湾脱炭素化推進計画における目標と主な事業・構想】



□ : 港湾脱炭素化促進事業
(計画の目標を達成するために行う港湾における脱炭素化の促進に資する事業)

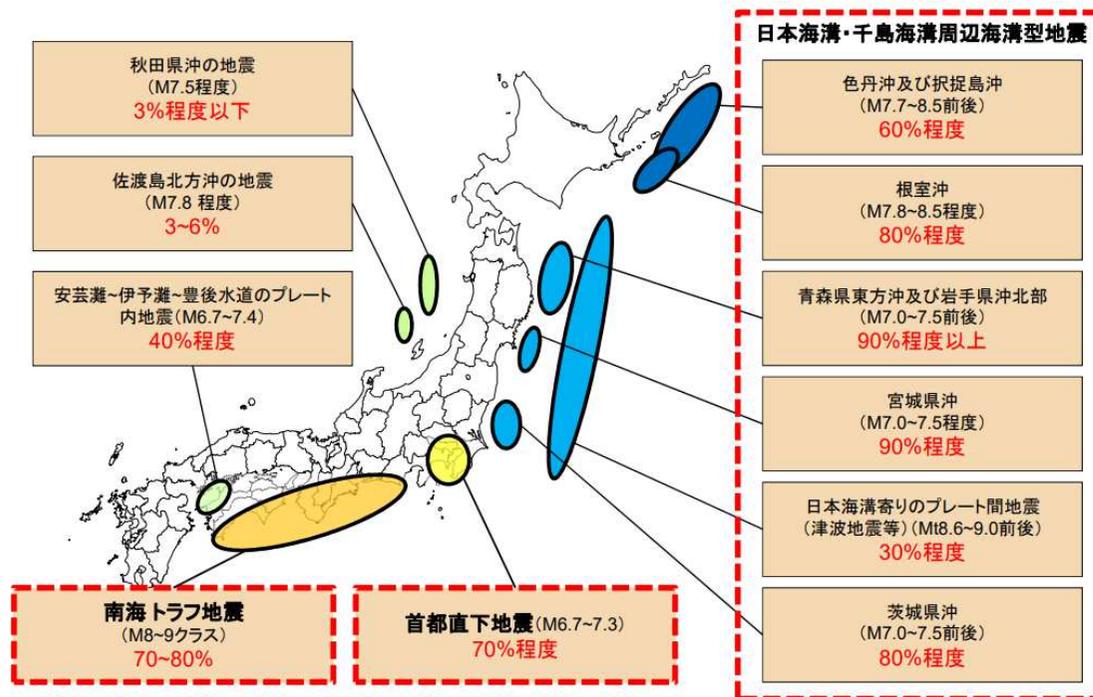
□ : 港湾における脱炭素化の促進に資する将来の構想
(熟度の高まりにより事業化が想定される脱炭素化の取組)

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（マグニチュード8～9クラス）の発生確率は、今後30年で約70～80%となっており、巨大地震及び津波発生の切迫性が高まっている
- 気候変動により、平均海面水位の上昇、猛烈な台風の発生頻度の増加、高潮リスクの増大、極端な高波の波高の増加等が懸念される

【今後30年以内に地震が発生する確率】



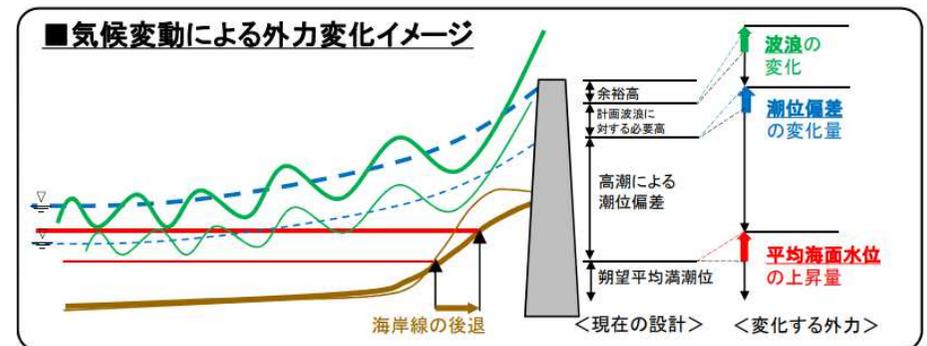
出展：気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方（2022.12 国土交通省）

【世界平均海面水位の変化予測】

・21世紀末(2081~2100年平均)における日本沿岸の平均海面水位は、20世紀末(1986~2005年平均)に比べて上昇する。

| 時期 | 2081~2100年平均(21世紀末) | |
|-------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 日本沿岸の平均海面水位の上昇量 | 世界の平均海面水位の上昇量 |
| シナリオ | | |
| 2℃上昇シナリオ (RCP2.6) | 0.39 m (0.22~0.55 m) | 0.39 m (0.26~0.53 m) |
| 4℃上昇シナリオ (RCP8.5) | 0.71 m (0.46~0.97 m) | 0.71 m (0.51~0.92 m) |

【気候変動による外力変化イメージ】



出展：気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方（2022.12 国土交通省）

災害等リスクの高まり

②サイバーリスクの高まり

- 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与える事例が発生している
- 産業や国民生活を支える港湾は、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おける基幹インフラの対象事業に、一般港湾運送事業が指定された

【サイバー攻撃関連の通信数の推移】

- ・ 2023年のサイバー攻撃関連の通信は、2015年と比較して9.8倍と過去最高を記録しており、サイバー攻撃が活発化している
- ・ 近年ではランサムウェアによるサイバー攻撃被害が国内外の様々な企業や医療機関等で続き、国民生活や社会経済に影響が出る事例も発生



出典：令和6年度版情報通信白書（総務省）

【経済安全保障推進法における基幹インフラ制度】

基幹的なインフラサービスが安定的に提供されることを確保するため、経済安全保障推進法で、基幹的なインフラ事業を行う事業者（特定社会基盤事業者として指定された者）が、特定の重要設備（特定重要設備）について、導入や重要な維持管理等の委託をしようとする際に、事前に国に届出を行い、審査を受ける制度

制度のスキーム



「港湾運送」を追加 (注)

出典：経済安全保障推進法の特定社会基盤役務の安定的な提供の確保に関する制度について (2024.10 内閣府) より作成

施設の更新需要の増加

- 建設後50年以上経過する施設の増加に伴い、施設の更新需要も増加していく
- 国では、持続可能なインフラメンテナンスを目指し、必要性の減少やニーズに応じたインフラの集約・再編等の取組を推進している

【国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）】

■ 目指すべき姿 **持続可能なインフラメンテナンスの実現**

● 今後の取組の方向性

■ 計画期間内に重点的に実施すべき取組

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

「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により取組を加速化（概ね1.5倍程度）

- ・ 予防保全の管理水準を下回る状態となっているインフラに対して、計画的・集中的な修繕等を実施し機能を早期回復



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

- ・ 地方公共団体等が適切かつ効率的なインフラメンテナンスの実施に資するため、新技術や官民連携手法の導入を促進



III. 集約・再編等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

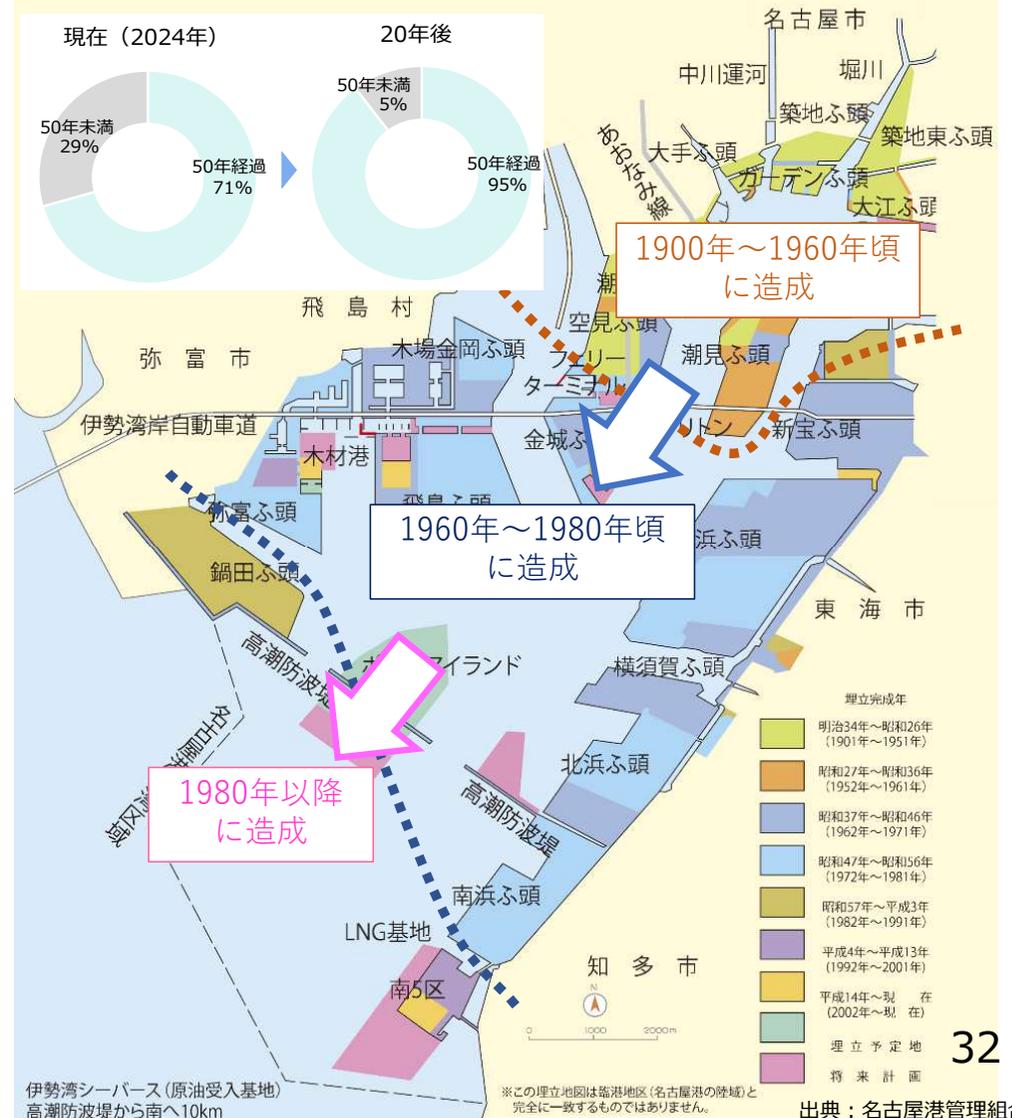
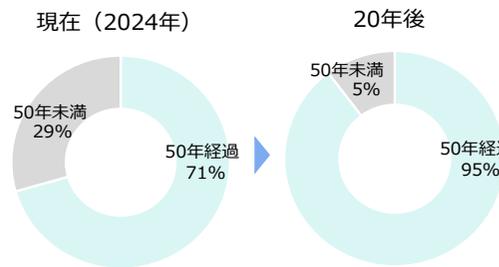
■ 集約・再編の事例

- ・ 社会情勢の変化や利用者ニーズ等を踏まえたインフラの集約・再編等や、来たるべき大更新時代に備えた更新時におけるパラダイムシフトの検討等を推進



【名古屋港の土地造成の推移】

建設後50年以上経過する係留施設の割合



持続可能な社会の実現

- グローバル経済とこれに伴う地球規模の環境問題や人権意識などから、国連サミットにおいて持続可能な開発目標であるSDGsが掲げられた
- 日本国内においても、政府はSDGs推進本部を設置してSDGs実施方針を決定するほか、各企業においても、SDGsの実現に向けた取組を進めている

【持続可能な開発目標（SDGs）】

- SDGs（持続可能な開発目標）は、「誰一人取り残さない」**持続可能でよりよい社会の実現を目指す共通の目標**
- 2015年の国連サミットにおいて**全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」**の中で掲げられた
- **2030年を達成年限**とし、17のゴールと169のターゲットから構成されている



出典：国際連合広報センター

【「SDGs実施方針（2023.12改訂）」の重点事項】

1 重点事項

① 持続的な経済・社会システムの構築

「**新しい資本主義**」の下、持続的な成長と安心・幸せを実感できる経済社会構造を構築（人への投資、GX・DXの推進、インパクト投資、地方創生SDGs、デジタル田園都市国家構想等）。

② 「誰一人取り残さない」包摂社会の実現

多様性が尊重され、**すべての人が力を発揮できる包摂的な社会を実現する**（こども大綱、女性登用加速化、共生・共助社会、孤独・孤立対策、「ビジネスと人権」等）。

③ 地球規模課題への取組強化

気候変動、生物多様性の損失及び汚染への取組及び**グローバル・ヘルスの推進**（ネット・ゼロ、ネイチャーポジティブ、地域循環共生圏、防災・減災、ユニバーサル・ヘルス・カバレッジ（UHC）等）。

④ 国際社会との連携・協働

国際社会全体で包括的にSDGsを達成するための**貢献強化**（新しい開発協力大綱、仙台防災枠組、女性・平和・安全保障（WPS）に関する行動計画等）。

⑤ 平和の持続と持続可能な開発の一体的推進

平和で安定した国際環境は国際社会の持続可能性の前提。**人間の安全保障**の理念の下、人道・開発・平和の連携（ネクサス）に留意しつつ、「**人間の尊厳**」を中心に置いた開発協力を推進。

出典：外務省HPより作成

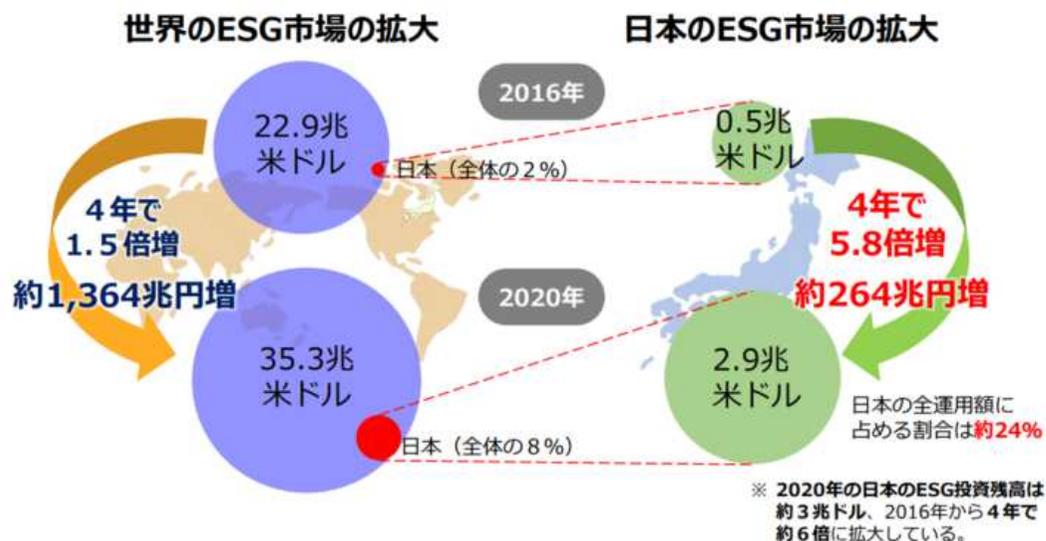
ESG投資の拡大

- 国連による環境、社会、企業統治（ESG）に関する視点を投資決定に取り入れる責任投資原則の提唱やSDGsの採択をきっかけに、投資家によるESGに積極的に取り組む企業への投資が拡大している

【ESG投資とは】

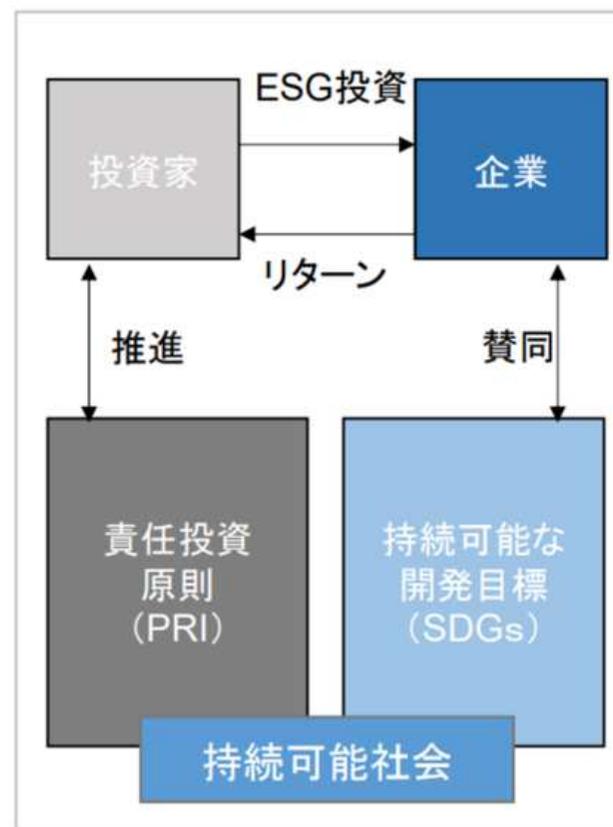
社会が抱えている課題に対応していく企業は、サステナビリティ（持続性）があり、成長していく企業という考え方にに基づき、環境や社会に配慮した事業を行い、適切な企業統治がなされている会社に投資すること

- ・環境（**E**nvironment）…気候変動、水資源、生物多様性など
- ・社会（**S**ocial）…ダイバーシティの推進、働き方の改善など
- ・企業統治（**G**overnance）…不正防止、法令遵守、透明性の高い経営など



出典：財政制度等審議会（2021.12 財務省）

【持続可能な社会の関係】



出典：ESG要素を含む中長期的な持続可能性について（2021.2 金融庁）

3. ポテンシャル

「名古屋港の将来を考える会 意見のとりまとめ」の内容を踏まえ、中部圏の発展につながるポテンシャルを整理した

①日本中央回廊の効果を最大化する拠点

- リニア中央新幹線や新東名、新名神高速道路等の開通により、三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」が形成され、中部圏はその効果を最大化する役割を担う
- 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してのポテンシャルが一層高まっていく

【日本中央回廊による全国的波及（イメージ）】

■日本中央回廊の特徴

- 東京～大阪間が約1時間（日本列島の東西時間距離が大幅短縮）⇒一体的な都市圏
- 三大都市圏を結び、多様な自然や文化を有する地域を内包する、世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域（名目GDP:約360兆円、人口:約7,300万人）
- 5Gの整備や高規格道路における自動運転など、デジタルとリアルが融合したネットワーク効果による全国各地との交流の活発化

広域圏をまたぐダイナミックな対流によるイノベーションの創造

- 広域的な新幹線・高規格道路ネットワークの形成により、人流、物流、企業の取引関係の更なる拡大

ダブルネットワークによるリダンダンシーの確保

- リニア中央新幹線の段階的開業により、東海道新幹線とともに、東京・名古屋間、さらに大阪へと三大都市圏を結ぶ大動脈が二重化

新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成

- 移動時間の短縮効果、デジタル技術の活用が相まって、多様な暮らし方、働き方の選択肢を提供
- 特に、中間駅を核とした高速交通ネットワークの強化やテレワークの普及等を通じて、二地域居住等を一層促進

全国各地との時間距離の短縮効果を活かしたビジネス・観光交流、商圏・販路の拡大等

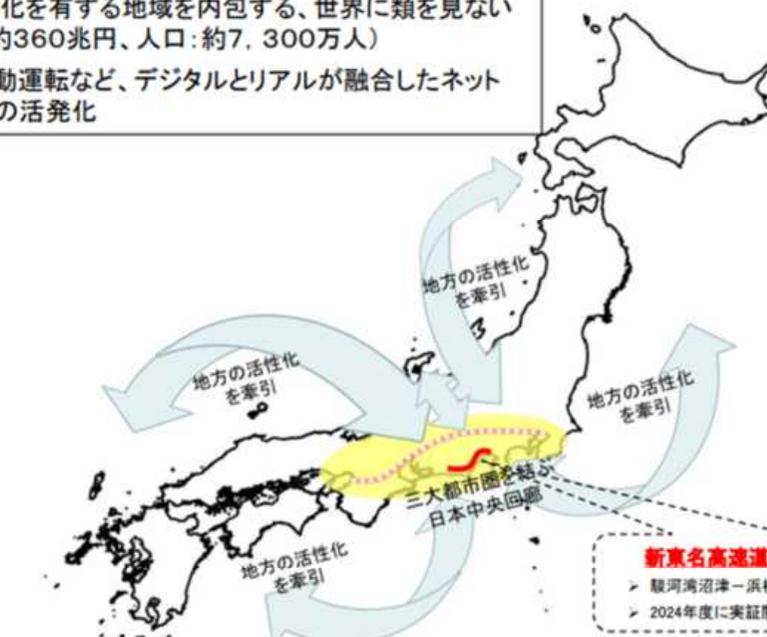
- 時間距離短縮がビジネスや観光等の人流を一層促進することにより、全国各地の地域資源を活かし、日本中央回廊と連携したビジネス・観光交流、商圏・販路が拡大

東海道新幹線沿線エリアの新たなポテンシャルの発揮

- 「ひかり」、「こだま」の増加による神奈川、静岡、愛知の沿線地域の活性化
- 中部横断自動車道等の整備による更なる利便性の向上と圏域の一体性の強化

新東名高速道路における自動運転トラック

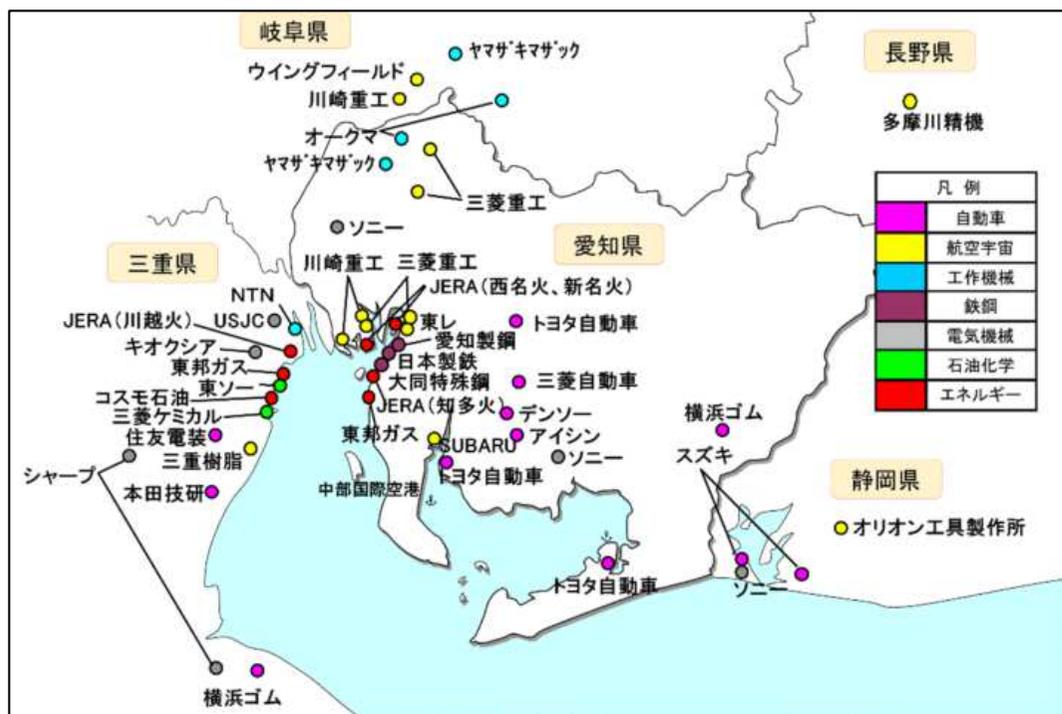
- 駿河湾沼津～浜松間（約100km）
- 2024年度に実証開始（深夜時間帯自動運転専用レーン）



②世界的な産業集積の更なる成長

- 愛知県では、スタートアップの創出・育成拠点である「STATION Ai」が2024.10にオープンするなど、既存産業の高付加価値化や新産業を創出する取組を進めている
- そうした取組により、中部圏は、世界をリードし続ける産業へ進化していくポテンシャルがある

【名古屋港周辺の企業の立地状況】



出典：名古屋港管理組合

【Aichi-Startup戦略】

産業集積を背景に、モノづくりの伝統や優れた技術・技能との融合による新たなイノベーションを誘発し、産業の成長を拡大させるエコシステムを形成するために策定



出典：Aichi-Startup戦略（2024改訂版 愛知県）

【STATION Ai】

「Aichi-Startup戦略」に基づき、スタートアップ支援の総合的な機能を、ワンルーフ・オールインワンで提供する中核拠点施設としてR6.10にオープン



出典：愛知県HP

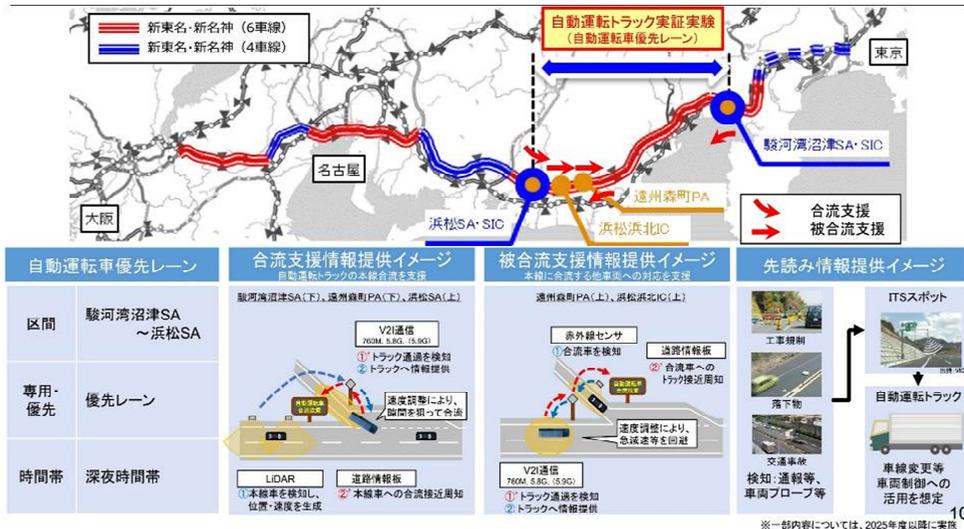
先進的な取組が進む立地特性

- 中部圏は、先進的な取組が進む物流大動脈の中間に位置しており、今後自動運転トラックなどの先進的な取組が進められていく
- 先進的な取組に加え、名古屋港を通る主要高速道路周辺には、倉庫などの物流拠点が数多く立地していることから、さらなる拠点化や取扱機能の強化、名古屋港との連携などが進むポテンシャルがある

【自動運転トラックの展開】



【自動運転トラックの展開】



出典：第1回自動運転インフラ検討会（2024.6 国土交通省）

【物流拠点の立地状況】



出典：第1回物流拠点の今後のあり方に関する検討会（2024.10 国土交通省）より作成

先進的な取組を進めやすい環境

①様々な関係者の連携

- 名古屋港では、企業、国、港湾管理者、名古屋四日市国際港湾(株)など複数の主体が連携して、ターミナルの整備、管理、運営を行っており、NUTS や集中管理ゲートなどの先進的な取組が実現している
- こうした環境を活かし、異なる業種や組織が連携した取組や、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る



※ RTG…ラバータイヤ式門型クレーン

先進的な取組を進めやすい環境

②先進的な取組の高度化

- NUTSにより全ターミナルを一元管理している環境を活かし、ゲート手続きを集約した集中管理ゲートの整備や、日本で唯一の自動化コンテナターミナルのオペレーションを、さらに高度化する技術開発に取り組んでいる
- このように、これまで進めてきた先進的な取組を、さらに発展させるポテンシャルがある

【NUTS、集中管理ゲート】

飛島ふ頭の4つのコンテナターミナルゲートでの搬出入手続きを一元的に行う施設。NUTSと連携することで、ゲート処理の効率化が図られている。



出典：名古屋港管理組合

【港湾技術開発制度の概要（国土交通省）】

- コンテナ船の大型化によるコンテナ積み下ろし個数の増大に対応するため、世界のコンテナターミナルにおいては、自動化やICT技術により、高効率なコンテナターミナルの構築が加率的に進展している。
- また、我が国では少子高齢化による生産年齢人口の減少により、港湾労働者の確保が課題となっている。
- 「ヒトを支援するAIターミナル」に関する取組を深化させて、更なる生産性向上と労働環境改善に資する技術開発を推進する。

取組の概要

- いくつかの技術開発テーマを国が設定(生産性向上、労働環境改善)
- 港湾のイノベーションを目指す民間企業に対して具体的な技術開発案件を募集し、審査を経て当該テーマに合致する案件を採択
- 採択した技術の開発を推進し、当該技術の製品化や港湾への実装を実現



NUTS、集中管理ゲートの導入効果

ターミナル本ゲートでの処理時間短縮に伴うゲート前での滞留の解消

繁忙時に発生していた本ゲート前の道路混雑は、集中管理ゲートを設置することで解消し、道路環境を改善。

波動性の吸収による輸送効率の向上

繁忙・閑散によるターミナル本ゲートの手続き所要時間のばらつき(波動)を使用可能レーンの増加・事前処理により、業務を簡素化、平準化し、突出した繁忙・閑散を無くすことで、全体の効率を向上。

事前情報伝達によるコンテナターミナル処理能力の向上

集中管理ゲートで得られた貨物情報を、コンテナターミナル側に事前伝達することで、コンテナ蔵置場所の最適化や荷役作業を迅速化。

出典：NUTSシステムパンフレット(2018.6)より作成

【港湾技術開発制度の採択(2024.8)】

○ターミナルオペレーションの高度化に関する技術開発(1件)

| 技術開発課題名(概要) | 技術開発代表機関 技術開発分担機関 | 技術開発期間 |
|--|----------------------------|------------------|
| 荷役機器等の作業状況を踏まえた荷役指示最適化に関する技術開発 (概要) ガントリークレーンと外来トレーラーの作業状況に応じて、ターミナル内の各荷役機器等に対して適時適切なタイミングで作業指示を行い、ターミナルオペレーション全体の最適化を図るシステムを開発する。 | 飛島コンテナ埠頭株式会社 株式会社豊田自動織機 | 令和6~8年度 (3年間) |

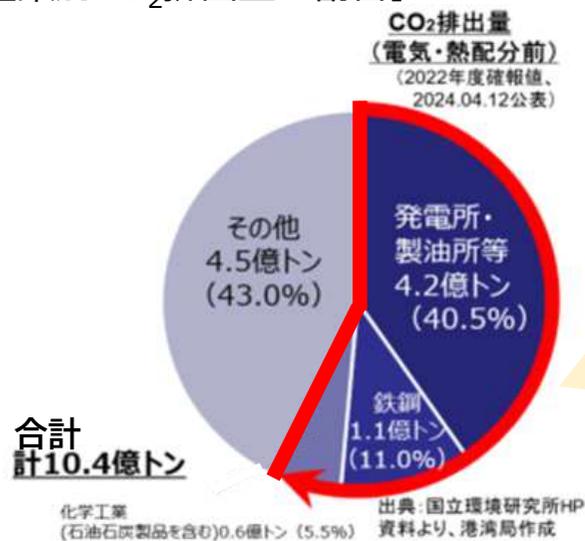
40

出典：国土交通省HP

次世代エネルギー拠点の形成

- 中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議などでは、水素やアンモニアなどの次世代エネルギーの需要が多く見込まれる名古屋港を拠点の一つとして、サプライチェーンの実現を目指す検討が進められている
- さらに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る

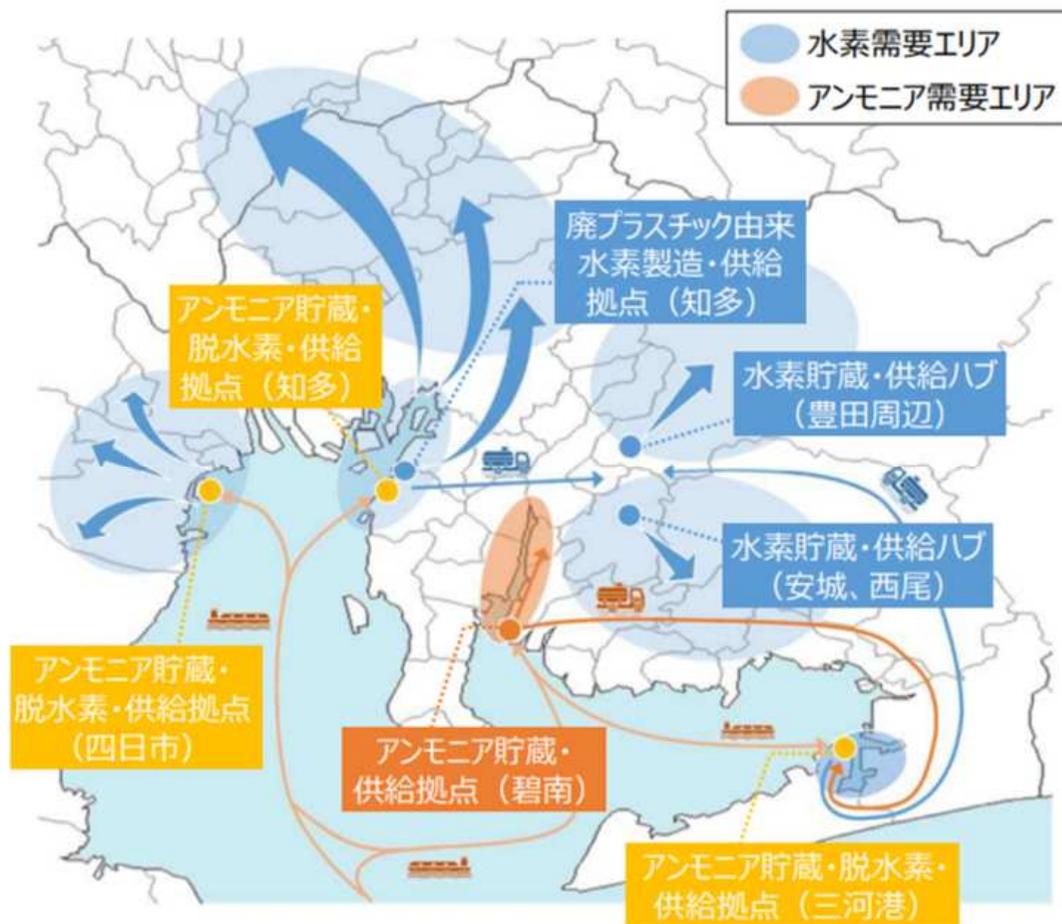
【産業別CO₂排出量の割合】



CO₂排出量の約6割を占める産業は、**臨海部**に立地

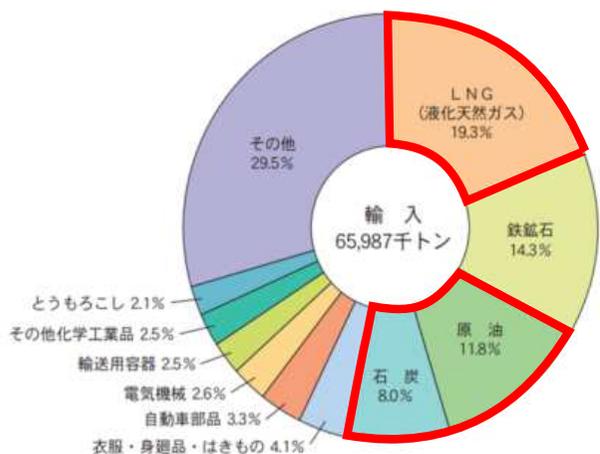
出典: 国土交通省HP

【中部圏の水素・アンモニアサプライチェーン計画】



出典: 中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議基本合意書締結式発表資料 (2024.11) 41

【2023年名古屋港輸入貨物内訳】



輸入貨物のうち**エネルギー**の取扱いが多い

ポートアイランドの利活用

- ポートアイランドは、様々な拠点開発が可能な大規模な開発空間として、利活用の期待が高まっている
- このような、大規模な開発空間であるポートアイランドを利活用することにより、中部圏がさらに発展するポテンシャルがある

【位置と規模】



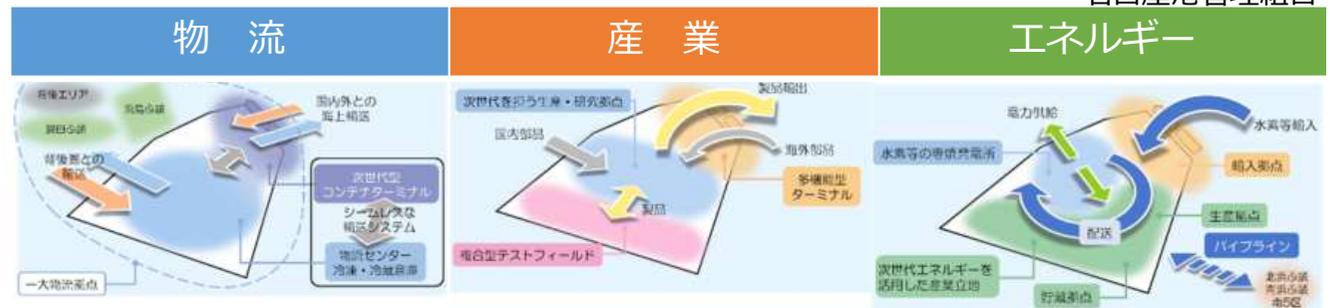
【名古屋港ポートアイランド将来利用に向けた提言（2018.3）】

名古屋商工会議所

| | | |
|---|--|---|
| <p>【案1】 日本一の全自動物流センター・トランシップ機能+防災機能を兼ね備えた公園</p> | <p>【案2】 次世代エネルギーを含めた総合エネルギー拠点+防災機能を兼ね備えた公園</p> | <p>【案3】 アミューズメント施設+防災機能を兼ね備えた公園</p> |
| | | |

【ポートアイランド利活用の港湾管理者素案（2021.6）】

名古屋港管理組合



4. 現長期構想の点検・検証

- 現長期構想の実現に向けて、これまでどのような施策を展開してきたのかを点検し、新たな環境変化に対応する視点から、それらの施策の方向性を検証した
- 新たな長期構想では、これまで進めてきた施策の方向性を継続しつつ、情報通信技術の活用を労働環境を改善するための施策として推進することや、地球温暖化対策である脱炭素化への取組を国際競争力の強化に資するものとして推進していく
- ポートアイランドは、新たな環境変化に対応するため、利活用の方向性を示す

| <p>現長期構想</p> <p><small>【基本目標】きらめき愛される港</small></p> <p><small>【基本姿勢】いつも挑戦</small></p> | <p>現長期構想の実現に向けた</p> <p>施策展開の点検</p> | <p>環境変化に対応する視点での</p> <p>施策の方向性の検証</p> |
|--|--|---|
| <p>物流</p> <p>【将来イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● グローバルロジスティクスの港 <p>【基本目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国際・国内海上輸送機能の強化 ● ロジスティクスハブ機能の強化 | <ul style="list-style-type: none"> ● コンテナや完成自動車等の取扱機能の強化など国際・国内海上輸送機能の強化やロジスティクスハブ機能の強化に取り組んできた <p>【主な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ コンテナターミナルの整備 ・ 完成自動車取扱機能の集約・拠点化 ・ デジタル技術を活用したターミナルオペレーションの高度化 ・ 広域道路網の整備促進要望及び港内臨港道路ネットワークの拡充 ・ 航路や泊地の浚渫と土砂処分場の確保 ・ 新たな物流用地の造成 ・ 伊勢湾及び愛知県内3港連携の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ● 日本中央回廊の形成により、物流における中部圏の拠点性が更に高まることから、引き続き、国際・国内海上輸送機能やロジスティクスハブ機能を強化していく必要がある ● 特に、AIやIoTなどの情報通信技術の活用については、労働環境の改善とともに、物流の効率性や生産性の向上を図る施策として、より一層、積極的に推進することが必要である |
| <p>産業</p> <p>【将来イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ものづくりの港 <p>【基本目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 産業の高度化・新展開・創出 | <ul style="list-style-type: none"> ● 航空宇宙産業の新展開などに対応するとともに、新たな産業創出など、ものづくり産業の高度化・新展開・創出に取り組んできた <p>【主な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな産業用地の確保 ・ 既存企業の展開用地の確保、ドローン実証実験場の提供 ・ 企業及び自治体に対するPR | <ul style="list-style-type: none"> ● 既存産業の高付加価値化や新産業の創出に取り組まれている中、名古屋港においても引き続き、産業の高度化・新展開・創出に取り組んでいく必要がある |

| <p>現長期構想</p> <p>【基本目標】きらめき愛される港 【基本姿勢】いつも挑戦</p> | <p>現長期構想の実現に向けた 施策展開の点検</p> | <p>環境変化に対応する視点での 施策の方向性の検証</p> |
|--|--|--|
| <p>交流</p> <p>【将来イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●夢のふくらむ港 <p>【基本目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●うるおいと魅力のある港湾空間の形成 | <ul style="list-style-type: none"> ●ガーデンふ頭、金城ふ頭、中川運河におけるにぎわい創出やクルーズ船の誘致など、うるおいと魅力のある港湾空間の形成に取り組んできた <p>【主な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・にぎわい創出、交流拠点開発の推進 ・クルーズ船の誘致 ・水の交流軸の形成 | <ul style="list-style-type: none"> ●リニア中央新幹線の開業を契機とする名古屋駅からのにぎわいの拡大を踏まえ、引き続き、まちづくりと連携し、うるおいと魅力ある港湾空間を形成する必要がある |
| <p>環境</p> <p>【将来イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●環境にやさしい港 <p>【基本目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●良好な港湾環境の形成 | <ul style="list-style-type: none"> ●名古屋港の脱炭素化などの地球温暖化対策や自然環境の保全など、良好な港湾空間の形成に取り組んできた <p>【主な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾脱炭素化推進計画の策定・推進、自然と新エネルギーの活用等 ・緑地の整備、藤前干潟の保全 ・環境学習の場の提供 | <ul style="list-style-type: none"> ●持続可能な社会の実現に向けた意識が高まっている中、引き続き、良好な港湾環境の形成に取り組んでいく必要がある ●特に、脱炭素化については、国際競争力の新たな指標の一つと認識し、積極的に取り組んでいく必要がある |
| <p>安全</p> <p>【将来イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●安全な港 <p>【基本目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●安全性・信頼性・危機管理の向上 | <ul style="list-style-type: none"> ●防災・減災対策や老朽化した施設の維持管理など、安全性・信頼性・危機管理の向上に取り組んできた <p>【主な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地震・津波対策の推進、港湾BCPの推進、感染症対策等 ・施設の計画的な更新・強化 | <ul style="list-style-type: none"> ●災害リスクや施設の更新需要が高まっている中、引き続き、港湾の安全性・信頼性・危機管理の向上に取り組んでいく必要がある ●特に、施設の維持管理については、施設の再編や廃止も含めて、効率的な維持管理に取り組んでいく必要がある |
| <p>新たな情勢への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ●留保ゾーンとした、ポートアイランド等の開発準備 | <ul style="list-style-type: none"> ●ポートアイランドの利活用について検討した <p>【主な取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋港ポートアイランド将来利用に向けた提言（名古屋商工会議所） ・ポートアイランド利活用の港湾管理者素案（名古屋港管理組合） | <ul style="list-style-type: none"> ●本港を取り巻く環境変化が大きく変化し、脱炭素化に向けた拠点開発などが必要であることから、新たにポートアイランドを利活用する必要がある |

5. 目指す方向性の検討

「名古屋港の将来を考える会 意見のとりまとめ」の内容を踏まえ、長期構想の検討にあたっての基本的な考え方などを整理した

目指す方向性の検討にあたっての基本的な考え方

- 新たな長期構想は、概ね20～30年先を見据えた名古屋港が目指す方向性を示すものである
- その方向性の検討にあたり、基本的な考え方を整理した
- この考え方を基に、今後、検討を進めていく

【目指す方向性の検討にあたっての基本的な考え方】

| 様々な主体の共通の指針を定める | バックカスティングで検討する | 独自のポテンシャルを活かす |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">● 名古屋港は、これまで、官と民の様々な主体が関わり合いながら取組を進めてきた● 今後、本港を取り巻く環境変化に対応していくには、それらの主体が、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る● このため、長期構想の最上位に、様々な主体の共通の指針となる「基本理念」を定める | <ul style="list-style-type: none">● 過去の経験やこれまでの傾向から、将来を見通すことは非常に難しい● このため、バックカスティングの手法を重視し、まず、将来のありたい姿を「名古屋港の将来像」として定め、その実現に向けた「施策の方向性」を検討する | <ul style="list-style-type: none">● 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に対して、本港の優位性や将来性を示す必要がある● このため、本港独自のポテンシャルを最大限に活かした方向性を検討する |

- 名古屋港は、これまで取扱貨物量の増加や船舶大型化への対応など、時代の要請に的確に対応しながら成長し、主に物流を中心とした経済的価値を創出する場として、中部圏のものづくり産業や人々の生活を支えてきた
- 近年、世界的な脱炭素化の推進、情報通信技術の活用、労働力不足など、本港を取り巻く環境は大きく変化している
- 一方、人々の価値観は、地球規模の環境対策や人権の尊重などの社会的な課題に積極的に取り組み、**経済・社会・環境のバランスが取れた“持続可能な開発”を評価する考え方に変化している**

【基本理念の考え方】

名古屋港は、社会的課題への対応をさらなる成長の機会として捉え、経済的価値と社会的価値を両立させた新たな価値を創出し、持続的な発展を目指していく

※具体的な「基本理念」は、第1回長期構想検討委員会での意見を踏まえて端的なフレーズを検討し、第2回長期構想検討委員会以示す予定

名古屋港の将来像の考え方

- 名古屋港は、これまで様々な人とつながることによって発展してきたことから、それらの人々が得る価値の向上を図ることが、本港の価値の向上につながると考える
- 名古屋港の将来像は、本港が有する機能を基に、**本港から価値を得る人々の視点から検討**する

【名古屋港の機能】



【名古屋港の将来像の検討の視点】

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

名古屋港内の
事業・産業活動から
価値を得る人々の視点

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

名古屋港の将来像の考え方

- 名古屋港の将来像は、本港から価値を得る人々の視点から、価値が高い姿を定め、それを基に作成した

【本港から価値を得る人々の視点】

【価値が高い名古屋港の姿】

【名古屋港の将来像】

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

- ・ 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と常に繋がっている**
- ・ 労働力が減少していくなか、仕事の魅力が高く、若者や女性を始めとする**あらゆる人が働きがいを感じて活躍している**
- ・ 災害やサイバー攻撃のリスク、港湾施設の更新需要が高まっているなか、常に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**
- ・ 情報通信技術の活用など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、港湾物流の温室効果ガス排出量が削減され、**脱炭素な物流サービスを提供している**

世界や地域が求める物流サービスを提供する港

名古屋港内の事業・産業活動から価値を得る人々の視点

- ・ 世界的に脱炭素化が推進されるなか、**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に取り組まれているなか、名古屋港特有のフィールドを活用して、**新たな事業が創出されている**
- ・ 災害等のリスクが高まっているなか、**災害が発生しても事業・産業活動が継続でき、早期の復旧・復興に貢献できる**

地域の成長・進化の基盤となる存在価値の高い港

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

- ・ 持続可能な社会の実現が求められるなか、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している**
- ・ リニアの開通により交流圏が拡大するなか、水族館やクルーズ船などの港のにぎわいがまちのにぎわいと繋がり、**まちづくりと連携した多彩な魅力を創出している**
- ・ 災害等のリスクが高まっているなか、名古屋港の防災・減災対策が進むことで、**来訪者及び周辺の人々に安心感を与えている**

環境・地域と共生し、安心して多彩な魅力のある港

施策の方向性の考え方

- 施策の方向性は、今後、本港のポテンシャルを踏まえ、将来像の実現に向けて何をすべきかというバックキャストिंगで検討していく

【名古屋港の将来像】

世界や地域が 求める 物流サービスを 提供する港

- ・世界の成長するエリアと常につながっている
- ・あらゆる人が働きがいを感じて活躍している
- ・いつでもどんな時でも、物流サービスを提供している
- ・生産性が高く効率的な物流サービスを提供している
- ・脱炭素な物流サービスを提供している

地域の 成長・進化の 基盤となる 存在価値の高い港

- ・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
- ・新たな事業が創出されている
- ・災害が発生しても事業・産業活動が継続でき、早期の復旧・復興に貢献できる

環境・地域と 共生し、安心で 多彩な 魅力のある港

- ・周辺の人々や海域・緑地などの自然環境と共生している
- ・まちづくりと連携した多彩な魅力を創出している
- ・来訪者及び周辺の人々に安心感を与えている

第2回以降に検討

【施策の方向性】

- ・多方面の航路や輸送形態に対応した港湾施設を整備する
- ・海陸空が有機的に繋がる環境を整備する
- ・魅力と働きがいのある環境を整備する
- ・港湾機能を強靱化する
- ・港湾施設を健全に維持管理する
- ・最先端・最新鋭の技術を活用したシームレスな物流環境を整備する
- ・荷役形態に応じて、取扱機能を拠点化する
- ・港湾物流の脱炭素化を推進する

- ・水素やアンモニア等の次世代エネルギーの輸入、生産、貯蔵、配送拠点を形成する
- ・二酸化炭素を回収、輸出する拠点を形成する
- ・次世代産業を振興する
- ・新たな変化に対応する用地を確保する
- ・災害や感染症等への対策を推進する
- ・地域と連携した防災対策を推進する

- ・良好な港湾環境を創出・保全する
- ・“みなと”と“まち”の繋がりを意識した魅力ある港湾空間を形成する
- ・名古屋港固有の魅力を磨き上げる
- ・災害や感染症への対策を推進する
- ・防災に関する情報を広く発信する

6. 論点

【論 点】 名古屋港が目指す方向性について

- 第1回委員会では、名古屋港の現状、環境変化、ポテンシャル、現長期構想の点検・検証を踏まえ、目指す方向性をお示しした
- 今後、概ね20年～30年先を見据えた名古屋港の新たな長期構想の検討を進めるにあたり、**日本経済を牽引し、地域と共に持続的に発展していく名古屋港の将来像**について、ご意見をいただきたい