

伊勢湾の港湾ビジョン

国土交通省 中部地方整備局 港湾空港部

令和2年1月

目次

伊勢湾の港湾ビジョンのあらまし

第1章	はじめに	1-1
1.1	伊勢湾の港湾ビジョン策定における背景と目的	1-1
1.2	検討対象区域	1-2
第2章	伊勢湾の港湾における現状・課題	2-1
2.1	将来の社会情勢変化	2-1
2.2	伊勢湾地域の特徴	2-6
2.2.1	伊勢湾の各港湾の概況	2-6
2.3	伊勢湾の港湾の課題	2-8
第3章	伊勢湾の港湾の目指すべき姿	3-1
3.1	基本理念	3-1
	方向性① 自動車や航空機等に代表される中部のものづくり産業を支える国際海上輸送網の構築	
	方向性② 新たな価値を創造する国土の中央でのシームレスな国内物流体系の構築	
	方向性③ 世界的な気候変動に対応した新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成	
	方向性④ SDGs（持続可能な開発目標）の実現を環境面で支える港湾・物流活動のグリーン化	
	方向性⑤ 国内外を先導する情報通信技術を活用した港湾物流の生産性向上	
	方向性⑥ 地域固有の観光資源を活かしたクルーズ振興の促進	
	方向性⑦ スーパー・メガリージョンを見据えた魅力ある賑わい空間の形成	
	方向性⑧ 安全・安心を実現する港湾の維持管理・強靱化	
3.2	伊勢湾の港湾の目指すべき方向性・実現するための対応方策	3-2
第4章	伊勢湾の港湾の成長戦略	4-1
4.1	伊勢湾の港湾の成長方策	4-1
4.2	伊勢湾の港湾の先導プロジェクト	4-3
4.3	先導プロジェクトの段階計画	4-5
第5章	伊勢湾の港湾の目指すべき方向性を実現するための対応方策	5-1
参考1	伊勢湾の港湾ビジョン策定委員会 委員名簿	参考-1
参考2	用語集	参考-2
参考3	伊勢湾港湾の概況	参考-9
参考4	参考文献	参考-11

伊勢湾の港湾ビジョンのあらまし

将来の社会情勢の変化

- **アジア圏を中心とした継続的な経済成長**
 - ・世界のコンテナ荷動き量は 2018 年に約 1.5 億 TEU となり 10 年前の約 1.4 倍に増加
- **中国から東南アジア等への生産拠点のシフト**
 - ・我が国の企業の生産拠点は中国から東南アジア諸国やインド等の南アジアへとシフト
- **世界的な経済連携とグローバルサプライチェーンの進展**
 - ・サプライチェーンの一層のグローバル化が進捗し、適材適所の製造ネットワークが国境を超えて構築
- **我が国の生産人口減少と物流の担い手の不足**
 - ・トラックドライバーが 2020 年に約 10 万 6 千人、2030 年に約 8 万 6 千人が不足
- **船舶の大型化の進展**
 - ・スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船やバルク貨物船の超大型化が進捗
 - ・中長距離内航航路におけるフェリー・RORO 船の大型化
- **モーダルシフトの進展**
 - ・トラックドライバー不足に伴い、雑貨輸送の内航へのシフト見られ、内航海運のシェアは増加基調
- **訪日客数の増加とクルーズ市場の拡大**
 - ・2017 年の外国人旅行客数は 2,869 万人を記録
 - ・アジアのクルーズ人口は 424 万人（2018 年）で、10 年前の約 3.2 倍
- **環境規制強化の進展**
 - ・2015 年パリ協定締結に伴い、我が国では温室効果ガス排出量削減の中期・長期目標を設定
 - ・SDGs における SOx 規制では、船舶の硫黄分濃度を 2020 年以降 3.5% から 0.5% に規制強化
- **ICT の劇的な進化等技術革新の進展**
- **大規模自然災害リスクへの対応**
 - ・南海トラフ巨大地震の切迫（M8～M9 クラスの地震の 30 年以内の発生確率は 70%～80%）
 - ・地球温暖化による強い台風発生割合の増加
- **伊勢湾背後圏の社会インフラ整備の進展**
 - ・リニア中央新幹線（品川～名古屋間）開通
 - ・東海環状自動車道全線開通
 - ・中部国際空港の機能強化（第 2 滑走路計画）

伊勢湾の港湾の課題

- 1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築**
 - ・航路網の充実と船舶大型化への対応
 - ・農産品の輸出環境の強化
 - ・産業の発展を支える陸上ネットワークの充実
 - ・EV シフトによる自動車産業のサプライチェーンの変化への対応
 - ・港湾物流への付加価値創出
 - ・輸出入貨物量のインバランスの解消
 - ・ものづくり産業、次世代成長産業のさらなる集積
 - ・コンテナターミナルの高度化
- 2. 港湾・物流活動のグリーン化**
 - ・モーダルシフトの推進
 - ・LNG の導入等使用エネルギーの転換と供給体制の構築
 - ・良好な自然環境の維持・創出
- 3. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成**
 - ・老朽化した港湾施設の更新・再編
 - ・LNG やバイオマス燃料の受入拠点の形成
 - ・資源エネルギー輸送船の大型化に伴う港湾施設の機能強化
 - ・企業間共同輸送体制の確立
- 4. クルーズ需要への対応とブランド価値の創造**
 - ・外航クルーズ客船の伊勢湾への誘致
 - ・空港と連携したフライ&クルーズの展開
 - ・リニア中央新幹線と連携したリニア&クルーズの展開
 - ・超大型クルーザー（スーパーヨット）の誘致
 - ・遊休化した内港地区等の有効活用
 - ・海岸利用と防災対策を両立させた魅力ある海辺空間の形成
- 5. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築**
 - ・内航フェリー・RORO 航路網へのモーダルシフトの推進
 - ・内航フェリー・RORO 岸壁の規格の統一化の推進
- 6. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化と保安の強化**
 - ・輸送・荷役の自動化、遠隔操作化の推進
 - ・Cyber Port の実現に向けた港湾手続きの電子化の推進
 - ・AI ターミナルの形成
 - ・サイバーセキュリティの強化
- 7. 巨大化する自然災害への対応と港湾建設・維持管理技術の生産性の向上**
 - ・耐震強化岸壁の整備推進
 - ・災害発生時における国、港湾管理者、地方自治体、民間事業者等の連携体制強化
 - ・高潮、波浪への適切な安全確保
 - ・港湾施設の老朽化対策、維持管理の推進

伊勢湾の港湾の目指すべき姿

～我が国の国際競争力を牽引するグローバルハブの形成と、中部圏の賑わい、安全安心を確保する港湾群～

グローバルバリューチェーンを構築する物流機能の深化

- ① 自動車や航空機等に代表される中部のものづくり産業を支える国際海上輸送網の構築**
 - ・輸出入コンテナ貨物のインバランスの改善
 - ・航路網の充実と船舶の大型化への対応
 - ・貨物取扱の高度化・港湾物流への付加価値創出
 - ・既存施設の港湾機能強化
 - ・農林水産品の輸出環境の強化
 - ・陸上輸送ネットワーク充実による交通円滑
 - ・ものづくり産業・次世代産業のさらなる集積
 - ・港湾物流の効率化・高度化による国際競争力強化

② 新たな価値を創造する国土の中央でのシームレスな国内物流体系の構築

- ・内航フェリー・RORO ターミナルの利便性向上
- ・内航フェリー・RORO 航路網の充実とモーダルシフトの推進
- ・輸送の共同化による輸送の効率化
- ・陸上輸送の連携による交通円滑化
- ・点在する物流施設の再編・集約化
- ・次世代高規格ユニットロードターミナルの形成
- ・トラックの無人搬送の推進

地域ポテンシャルを活用した新たな資源エネルギー拠点形成への挑戦

- ③ 世界的な気候変動に対応した新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成**
 - ・老朽化した港湾施設の更新・再編
 - ・LNG バンカリング拠点の形成
 - ・船舶大型化に伴う港湾施設の機能強化
 - ・企業間共同輸送体制の確立
 - ・バイオマス発電燃料の受入拠点の形成

④ SDGs（持続可能な開発目標）の実現を環境面で支える港湾・物流活動のグリーン化

- ・LNG バンカリング拠点の形成（※再掲）
- ・再生可能エネルギー・省エネによる港湾・物流の低炭素化
- ・内航フェリー・RORO 航路網の充実とモーダルシフト推進（※再掲）
- ・船舶からの排出ガス規制への対応
- ・良好な自然環境の創出
- ・環境配慮型船舶への優遇
- ・静脈物流ネットワークの構築

情報通信技術により最先端のものづくりへの進化を支える産業基盤を支援

- ⑤ 国内外を先導する情報通信技術を活用した港湾物流の生産性向上**
 - ・港湾物流の効率化・高度化による国際競争力強化（再掲）
 - ・港湾情報を核とした新たな情報活用ビジネス・サービスの創出
 - ・AI ターミナルの形成
 - ・隊列走行、自動運転の活用による港湾物流の生産性向上
 - ・次世代高規格ユニットロードターミナルの形成

国際大交流時代を拓く観光・交流を促進する人流拠点の形成

- ⑥ 地域固有の観光資源を活かしたクルーズ振興の促進**
 - ・伊勢湾におけるクルーズ船の拠点化
 - ・外航クルーズ客船の伊勢湾への誘致
 - ・国内のクルーズ旅行客増大への対応
 - ・空港と連携したフライ&クルーズの展開
 - ・国内フェリー・鉄道・リニアを活用した新たな周遊ルートづくり等の充実
 - ・超大型クルーザー（スーパーヨット）の誘致

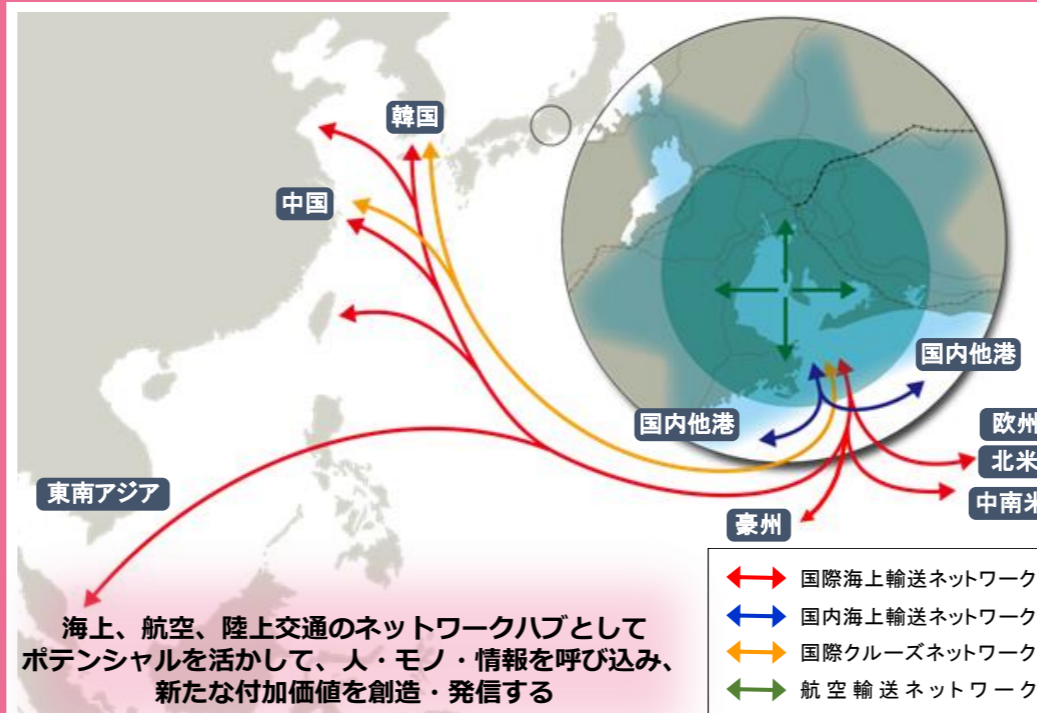
⑦ スーパー・メガリージョンを見据えた魅力ある賑わい空間の形成

- ・外国人旅行者や地域住民が交流できる空間づくり
- ・海岸利用と防災対策を両立させた魅力あるウォーターフロント空間の形成
- ・ブランド価値を向上させるような魅力ある空間形成
- ・未利用地等の開発・有効活用
- ・港湾とその周辺における「コトづくり空間」への質的向上
- ・海浜資源を生かしたイベント・レジャーの実施
- ・魅力ある港湾空間の伝達

安定的な港湾機能の発揮・大規模自然災害に備えた防災・減災対策の推進

- ⑧ 安全・安心を実現する港湾の維持管理・強靱化**
 - ・大規模自然災害への対応力の強化
 - ・地球温暖化に対応した設計等の見直し
 - ・平時利用を考慮した防護施設への転換
 - ・老朽化したインフラ施設の維持管理・更新
 - ・労働力不足に対応する建設業の生産性向上
 - ・外来生物への対応
 - ・港湾におけるテロに備えた対策

伊勢湾の港湾の成長戦略



先導プロジェクト（提案）

- AI の活用による高効率ターミナルを実現した港湾**
- ・港湾手続きの電子化及び伊勢湾各港の連携
 - ・AI ターミナルの整備
 - ・荷役機械の自動化・連携化
 - ・港湾情報を核とした新たな情報活用ビジネス・サービスの創出
 - ・次世代高規格ユニットロードターミナルの形成

エネルギーの多様化に対応した港湾の再編

- ・LNG バンカリング拠点の形成
- ・バイオマス発電燃料の受入拠点の形成

新技術の導入による強くしなやかな港湾

- ・大規模災害等への対応力の強化
- ・ICT を活用した建設技術の向上

1 はじめに

第1章 はじめに

1.1 伊勢湾の港湾ビジョン策定における背景と目的

国内外の激変する環境の中で、わが国の港湾が果たすべき役割を示すため、国土交通省港湾局は、概ね10年先を見通した港湾の中長期政策『PORT2030』を平成30年7月に作成した。伊勢湾においても2030年頃の将来を見据え、地域経済・産業の発展および国民生活の質の向上のため、伊勢湾に位置する港湾が果たすべき役割、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等を取りまとめた『伊勢湾の港湾ビジョン』を策定する。

1.2 検討対象区域

本ビジョンの対象とする海域は伊勢湾と三河湾とする。また、その海域に所在する名古屋港、四日市港の国際拠点港湾、三河港、衣浦港、津松阪港の重要港湾、地方港湾及び航路とする。



図 検討対象位置図

表 対象港湾一覧

愛知県		三重県	
名古屋港	東幡豆港	四日市港	
衣浦港	河和港	津松阪港	
三河港	富具崎港	桑名港	
師崎港	倉舞港	千代崎港	
常滑港	内海港	宇治山田港	
吉田港	泉港	鳥羽港	
伊良湖港	馬草港	白子港	
福江港		的矢港	

※ 国際拠点港湾 重要港湾 地方港湾

2 伊勢湾の港湾における現状・課題

第2章 伊勢湾の港湾における現状・課題

2.1 将来の社会情勢変化

(1) アジア圏を中心とした継続的な経済成長

近年、アジア圏の経済は堅調に推移しており、この成長は将来にわたっても継続することが予測されている。とりわけ、東南アジア諸国の経済成長は目を見張るものがある。世界のコンテナ荷動き量は2018年には約1.5億TEUとなり10年前と比べ約1.4倍となり、年々増加傾向である。

また、観光・交流の観点からは、クルーズ客船ツアーを含む国際観光の市場が拡大しており、上記の経済発展と併せてアジア圏でのクルーズ需要も今後高まっていくことが想定される。その中で伊勢湾が目的地に選ばれる可能性もあり、訪日外国人旅行客数の更なる増加が期待される。

(2) 中国から東南アジア等への生産拠点のシフト

これまで我が国の企業は、低廉な人件費や製造コストを求め、また地理的にも比較的近接している中国への進出を推進してきた。しかし、近年の中国は急速な経済発展に伴い、人件費が高騰している。こうしたことを背景に更なるコストダウンを求め、我が国企業の生産拠点は中国から東南アジア諸国やインド等の南アジアへとシフトしつつある。

伊勢湾は我が国でも有数のものづくり企業が集積した地域であり、海外諸国との貿易が盛んに行われている状況に鑑みると、東南アジア諸国を中心とした物流ネットワークの強化が要請されているといえる。

(3) 世界的な経済連携とグローバルサプライチェーンの進展

世界各地域において、FTA（自由貿易協定）や、EPA（経済連携協定）が進展している。

自由貿易の拡大、経済連携の推進は、我が国の通商政策の柱であり、世界に「経済連携の網」を張り巡らせることで、アジア太平洋地域の成長やその大市場を取り込んでいくことが、我が国、ひいては伊勢湾の成長にとって不可欠といえる。

「未来投資戦略2017」（2017年6月9日閣議決定）においても、「TPP協定の発効に取り組むとともに、参加国・地域の拡大について議論を進めていく」とされており、これに伴い製造業をはじめとしたサプライチェーンの一層のグローバル化が今後も進んでいくと見られる。

我が国では、欧米や中国等の巨大消費地に向けた生産・物流コストの削減等を目的として、生産機能の海外進出が進んでいる。一方で、国内の生産機能は、高付加価値型、最先端生産技術活用型への特化の傾向が見られる。

インターネット技術の進展等を背景として、製造に関する直接・間接費用や技術開発力、市場規模等を考慮した適材適所の製造ネットワークが国境を超えて構築されつつある。これに伴い、国際的な産業・物流構造の変化を見据えたサプライチェーンの構築が求められる。

こうしたグローバル化の中で、我が国の企業が国際競争力を維持・拡大していくためには、伊勢湾でも上記の状況に対応した取組が求められている。

(4) 我が国の生産人口減少と担い手の不足

我が国の総人口は2008年頃をピークに減少に転じ、2050年代に1億人を切ると予測されている。生産年齢である15歳から64歳の人口割合は、1990年代をピークに減少しており、将来的には約5割にまで落ち込むと予測されており、労働供給力の低下に伴い、内航船員不足、トラック輸送のドライバー不足や長距離ドライバーの過重労働が社会問題化している。6大港の港湾運送事業の従事者は、この5年間で若年層のシェアが7~8ポイント減少している。内航船員は、1990年は5万6千人の従事者がいたが、2016年には2万7千人に半減している。公益社団法人鉄道貨物協会の「大型トラックドライバー需給の中・長期見通しに関する調査研究」(2014年)によれば、トラックドライバーが2020年に約10万6千人、2030年は約8万6千人が不足すると報告されている。更に、ネット通販市場の拡大により、物流量の急激な増加を招き、トラックドライバー不足がより顕著になっている。また、建設業においても技能労働者が高齢化等により、今後10年間で約330万人から約110万人に減少すると予想されており、不足する技能労働者への対応が必要である。

(5) 船舶の大型化の進展

近年、スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船・バルク船ともに、大型化が引き続き進展している。

世界で就航しているコンテナ船の最大船型は約23,000TEUであり、北米・欧州航路に就航する船舶の大型化に伴い、基幹航路へ投入されていた船舶が中距離航路へ投入されるカスケード現象も発生し、東南アジア航路に就航する船舶も基幹航路からの転配等により大型化の傾向が見られる。また、バルク貨物船も現在、パナマックス級(6~8万トン)以上の運航隻数が全体の約4割を占めている。

国内貨物輸送量は減少傾向にあるが、その中でも内航海運輸送のシェアは増加基調にある。そのような中、2000年以降、中長距離内航航路において、フェリーは42隻、RORO船は51隻が新造され、リプレイスが進んできた。これに伴い、水深8.0m以上の岸壁が必要な船舶の占める割合は、フェリーについては2000年の6%(3隻)から2018年以降は42%(18隻)に、RORO船については2000年の29%(10隻)から2018年以降は36%(19隻)に、それぞれ増加する見込みとなっている。

(6) モーダルシフトの進展

国内貨物輸送量（トンキロベース）に目を向けると、リーマンショック以降全体的に減少傾向にあるが、最近ではトラックドライバー不足に伴い、雑貨輸送の内航へのシフトも見られ、内航海運のシェアは増加基調にある。トラックドライバー不足や労働規制の強化、環境規制の強化等を背景に、今後も内航海運へのモーダルシフトの流れは進むと見込まれる。

(7) 訪日客数の増加とクルーズ市場の拡大

前述の通り、欧米や中国、韓国に加え、東南アジア、インドの経済成長に伴い近年の訪日外国人旅行客数は増加している。2017年の外国人旅行客数は2,869万人を記録し、日本政府観光局（JNTO）が統計を取り始めた1964年以降最多となった。

政府の取りまとめた「明日の日本を支える観光ビジョン」（2016年3月）では、訪日外国人旅行客の目標値（2020年：4,000万人、2030年：6,000万人）が示されている。人口減少社会の到来等により内需の拡大が期待できない中で、インバウンド市場の拡大は今後の日本経済にとって重要である。

そういった中、船舶を利用したインバウンドとして世界のクルーズ人口は2,852万人（2018年）を記録し、10年前の約1.8倍と、急速に増加している。中でもアジアのクルーズ人口は424万人（2018年）で、10年前の約3.2倍と、特に大きな伸びを示している。また、将来的にも更なる増加が見込まれている。

(8) 環境規制強化の進展

世界の温暖化対策や環境汚染対策に向け、各国で温暖化・気候変動に関する中長期目標の設定、報告義務等の強化、環境規制や罰則の強化等の動きがみられる。

2015年、COP21で採択された「パリ協定」は、2020年以降の地球温暖化対策として産業革命前からの世界の平均気温上昇を2度未満に抑えることを目的に締結された。パリ協定の締結により、我が国では2030年度の温室効果ガス排出量を2013年度に比べ26%削減する中期目標、2050年までに80%削減する長期目標を設定し、各主体が対策に取り組んでいる。COP25の国際会議が令和元年12月に始まり、削減目標の大幅な引き上げの合意には至らなかったが、温室効果ガス削減の必要性について合意を得た。

2015年9月、国連サミットにおいて「SDGs（持続可能な開発目標）」が採択されたことで、様々な分野において持続可能性を重視することが標準となってきた。

国際海運分野では、海洋汚染防止条約に基づく有害物質や大気汚染物質の排出規制、船舶のエネルギー効率規制等、様々な環境規制が導入されている。中でも、硫黄酸化物（SO_x）の排出規制（SO_x規制）に関しては、一般海域を航行する船舶の燃料油に含まれる硫黄分濃度につ

いて、現在の3.5%から2020年以降は0.5%とする規制強化が決定しており、今後の国際海運分野に特に大きく影響を与えることが予想される。

(9) ICTの劇的な進化等技術革新の進展

現在、我が国は高齢化・人口減少社会を迎えている中で、働き手の減少を上回る生産性の向上等によって潜在的な成長力を高めるとともに、新たな需要を創出することが求められている。

近年、IoTやビッグデータ、人工知能(AI)の活用等を通じて、情報通信技術が指数関数的に発展している。これにより、個々の消費者ニーズに合わせたカスタマイズ生産やサービスの実現、社会に眠っている資産と消費者需要の安価なマッチング、複数者間で一つの資産・サービスを共同利用すること等が可能となりつつある。

ICTは、家庭用ロボットや自動走行車、シェアリングエコノミー等の新商品・新サービスの創出、ICT産業のグローバル展開やインバウンド分野での活用等を通じて、我が国経済の需要力強化にも貢献すると期待されている。

今後は物流分野においても、情報通信技術の活用、生産設備と物流・発送・決済システムの統合等により、サプライチェーン全体での飛躍的な効率性向上が期待される。

(10) 大規模自然災害リスクへの対応

高度経済成長期に集中的に整備された岸壁等の係留施設は、現在、建設後30年が経過し、老朽化が進行している。20年後には、建設後50年以上経過した岸壁は全体の60%に急増する。

南海トラフ巨大地震が今後30年以内に発生する確率は、70~80%と言われている中、南海トラフ巨大地震が発生した際には、地震・津波により甚大な人的・物的被害が想定されている。

また、地球の温暖化に伴う海水温の上昇により、近年は強い勢力を維持したままの台風が日本に接近しており、平成30年台風21号や令和元年台風19号では、既往最高潮位を更新したことから、港湾施設の安全性の見直しが必要となっている。また、様々な災害の頻発が懸念される中、大規模な災害が発生しても被害を最小限に食い止めるための対策を検討する必要がある。

(11) 港湾保安への対応

港湾保安に関しては、2001年9月の米国同時多発テロ事件の発生を契機に、外国航船の出入りをする港の保安対策を整えることを目的とした、国際条約である海上人命安全条約(SOLAS条約)が改正された。これに対応した国内法として「国際船舶・港湾保安法」が成立している。伊勢湾では、港湾施設への出入管理強化に伴い、出入管理情報システムを導入し、保安対策の確実性と物流の効率化の両立を図ることが重要となる。

インターネットの普及とともにサイバー攻撃等のサイバー空間に対するリスクが増大し、港湾分野においてもサイバーセキュリティに対する取組の強化が求められる。コンテナターミナ

ルへのサイバー攻撃が行われた場合には、貨物情報等企業情報の漏洩・拡散、ターミナル運営の IT システムの機能不全等によって、ターミナル運営者や船社、荷主等多方面に経済的な損害が及ぶことになる。2017 年、グローバルターミナルオペレーターの Maersk のコンピュータシステムに NotPetya ランサムウェアによるサイバー攻撃の事案が発生した際には、同社の運営する世界のコンテナターミナルの荷捌きが停止し、3 億ドルに上る被害が発生する事案も現実には発生している。

また、国内へのヒアリ等の特定外来生物の侵入・定着を防止するためには、まずは水際において十分な防除対策を早急に講じる必要がある。

(12) 伊勢湾背後圏の社会インフラ整備の進展

中部地方は人口 1,700 万人、世界有数のものづくり産業の集積する地域である。東名高速道路・名神高速道路、新東名高速道路・新名神高速道路、東海環状自動車道、名古屋第二環状自動車道等の高速道路や東海道新幹線等が中部圏を東西南北につなぎ、2027 年にはリニア中央新幹線の東京～名古屋間の開通も待たれ、将来的の首都圏、関西圏を結ぶスーパー・メガリージョンの形成により、首都圏との間で重層的な交通ネットワークを有することとなる。また、中部国際空港は、将来の完全 24 時間化にむけた空港機能の充実により、高速交通体系としての人の往来が期待される。これらのインフラの進捗により、物流の効率化、国内外との交流連携、対流促進が期待される。これらは、伊勢湾の港湾群の背後圏拡大に大きく寄与することとなる。

2.2 伊勢湾地域の特徴

伊勢湾地域は明治以降、1886年東海道線名古屋駅開業、1899年四日市港開港、1907年名古屋港開港等により、鉄道や海上輸送による物流機能が発展するとともに、陶磁器や自動車、航空機につながる自動織機工場、軍需工場等が建設され、ものづくり産業の礎が築かれた。

現在でも伊勢湾地域には、わが国の基幹産業といえる自動車産業や航空宇宙産業を始めとするものづくり産業が集積しており、東海3県（愛知県・岐阜県・三重県）でみると人口の全国比率は約9%に対し、製造品出荷額等の全国比率は約20%を占めている。（2018年時点）

また、伊勢湾地域は国土の中心に位置する交通の要衝であり、東海道新幹線の整備や名神高速道路・東名高速道路等の整備、フェリー・PCC船等の寄港により、伊勢湾地域のみならず国内での広域的な交通ネットワークが形成されており、人流や物流の利便性が高い地域である。

海の玄関口である伊勢湾の港湾は取扱貨物量、貿易額に示されるように、我が国の経済・産業を牽引し、国際貿易においても重要な役割を果たしており、伊勢湾の南に位置する「伊良湖水道航路」及び三河港への入り口となる「中山水道航路」を経由して、各港湾に船舶が行き来している。

2.2.1 伊勢湾の各港湾の概況

次に主要港湾における概況を整理する。

①名古屋港

名古屋港は日本の港湾の中でも最大規模の広大な陸域と水域を有しており、それを活かして臨海部では完成自動車の輸出を始め、穀物・鉄鉱石等の原料や、LNG・原油・石炭等のエネルギー源の輸入も盛んに行われており、中部圏のものづくり産業を支えている。総取扱貨物量、貿易額、自動車輸出台数は全国1位を誇っている。

中部国際空港との連携により、航空機のパーツを名古屋港経由で中部国際空港へ運搬し、そこから貨物専用機で海外へ空輸するシー&エアーが行われている等、最適なスピード・コストでの物流を支えている。

②四日市港

四日市港はわが国有数の石油化学コンビナートを擁し、素材型産業拠点や中部圏における発電用等の一般炭やLNG燃料の供給拠点としての役割を担っている。また、背後圏には電子産業等の先端産業の集積があり、道路網の整備進展により京阪神地域へのアクセス利便が高まりつつある。

全国でも屈指の工場夜景スポットとなっているほか、潮吹き防波堤や末広橋梁等の歴史的建造物の景観、自然豊かな海浜等、多彩な環境資源を有している。

③三河港

三河港はトヨタや三菱自動車等の完成自動車の輸出拠点としてわが国有数の機能を有している。また、国際自動車特区の認定を受けており、メルセデスベンツ、フォルクスワーゲンを始めとした海外自動車メーカーの輸入基地となっている。周辺の自動車関連産業の集積を活かし、リサイクルポートの指定、近年では環境にやさしい港づくりとして、新エネルギー関連の風力発電施設やメガソーラー、バイオマス発電施設等の建設も進んでいる。

④衣浦港

衣浦港は愛知県の電力供給の半分を担う国内最大の石炭火力発電所や、鉄鋼・金属、輸送機械等の中部圏の経済を支える製造業が立地する工業港として機能している。臨海部の一部には食品工業団地が形成されており、そこで荷揚げされるとうもろこし・大豆・小麦は、小麦粉・コーンスターチ、その他は家畜の飼料として用いられており、中部圏の食糧基地として重要な役割を担っている。

⑤津松阪港

津松阪港はセメント、砂・砂利、金属類、ガラス原料等の内貿貨物を中心に、中南勢地域の製造・流通拠点として機能している。津松阪港沿岸部では、大型バルク船やタンカー等を建造できる造船所も立地している。

津松阪港海岸は、約30kmの海岸線を有し、海水浴や潮干狩り、ビーチバレー大会等が行われる等、地域住民のみならず遠方からの観光客も多く、集客施設として津ヨットハーバーが立地する等、マリノレクリエーションが盛んである。

2.3 伊勢湾の港湾の課題

(1) グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築

伊勢湾に立地する港湾は背後圏に製造業やエネルギー関連企業等を抱え、日本のものづくり産業を支える港湾であるが、海上輸送網の構築を図る上で、以下の4点が課題として挙げられる。

①船舶の大型化と効率的な荷役への対応

伊勢湾において、比較的小型のコンテナ船が投入される東南アジア航路の平均船型は2011年時点では2,000TEU型であったが、直近では3,000TEU型近くとなる等船舶大型化の傾向が見られ、今後もこの傾向は続いていくものと想定される。

一方、大型船が投入されている基幹航路は、2011年時点では最大積載コンテナ数が9,030TEUであったが、2016年では16,652TEUとなる等船舶の大型化が進展してきたが、今後船舶大型化の進展が止まるとの見解もある。

東南アジア航路や近海航路における船舶の大型化により、既存の係留施設のスペック不足や荷役時間の長期化等、港湾への影響が考えられる。特にコンテナ船においてはスケジュールの定時性の確保が重要であり、長期化する荷役時間への対応は急務となる。

また、船舶の大型化及び寄港の多頻度化に対応するための港湾施設の機能強化、港湾整備に伴い発生する浚渫土砂の処分場の確保を図る必要がある。

さらに、農水産物等の貨物は小ロットの輸送が多いことから、共同輸送等効率的な輸送を行う必要がある。

②交通ネットワークの拡充・トラックドライバー不足

伊勢湾の背後圏の交通ネットワークにおいては東海環状自動車道や名古屋第二環状自動車道の全線開通を控える等交通ネットワークの拡充が進む予定となっており、今後、伊勢湾背後圏から外部との物流も活性化すると考えられる。サプライチェーンの強化に向け、港湾と背後圏を結ぶ交通ネットワークとのシームレスな接続が必要である。

一方で、伊勢湾においてトラックドライバー不足が深刻化しており、今後道路ネットワークの拡充により物流が活性化され、さらなるトラックドライバー不足が発生することが考えられる。原材料を輸入し、製品化して輸出する製造業にとって、工場・港湾間の輸送を担うトラックドライバーが不足することは深刻な問題であり、港湾においてもトラックドライバー不足への対応方策を検討する必要がある。

③背後圏に立地する企業への貢献

伊勢湾の背後圏には原材料を輸入し、加工を行い、製品や半製品として輸出する製造業等の立地が多く見られ、伊勢湾の港湾はそれら製造業の輸送を支える役割が求められる。荷さばき

地や保管施設の不足への対応以外にもリードタイムの短縮やコストの低減化は荷主からのニーズも多く、引き続き選ばれる港であるためには、これらニーズへの対応も必要となる。

伊勢湾において代表的な製造業である自動車製造業においては、CASE や MaaS 等により市場環境や産業構造、競争環境が大きく変化し、サプライチェーンに変化が現れることがあるため、その時々のニーズを汲み取り対応していく必要がある。

世界的な生産活動は、輸送技術・情報技術の進化を背景に、バリューチェーンのグローバル化が進展しており、一連のバリューチェーンにおいて付加価値を創出する戦略が重要となる。

また、ものづくりの盛んである伊勢湾の背後圏は輸入と比較して輸出コンテナ貨物が多く、輸出入のコンテナ量のインバランスが問題となっている。

④高効率ターミナルの限定的な普及

名古屋港ではコンテナターミナルの荷役機械の自動化や遠隔操作化が導入されつつあるものの、世界の自動化コンテナターミナルと比較すると遅れを取っていると言わざるを得ない状況である。名古屋港の自動化の取組はひとつのターミナルに留まり、国内外への横展開が進んでいない。労働力不足も懸念され、将来のターミナルの競争力が大きく損なわれる恐れがある。

そのため、労使協調を図りつつ、自動化ターミナルや遠隔操作等コンテナターミナルの高度化を伊勢湾各港で連携・共有し、労働力不足の解消と生産性の向上を図る必要がある。なお、実際の運用には、各港湾の独自性や競争性を担保する必要がある。

(2) 港湾・物流活動のグリーン化

伊勢湾内の各港は、背後地における日本屈指のものづくり産業と大都市圏の消費活動を支えており、船舶の入出港や荷役、陸送といった基礎的な港湾・物流活動は膨大な数にのぼる。

このため、伊勢湾内における港湾・物流活動の環境負荷低減のためには、LNG の導入等使用エネルギーの転換やその供給体制の構築、陸上輸送からのモーダルシフトの推進、先進的な技術を活用した自動化・遠隔化といった荷役効率の最大化、荷役機械の低炭素化等、根幹的な部分へのアプローチが必要である。

閉鎖性海域である伊勢湾海域の再生に向け、「伊勢湾再生行動計画」を着実に実施し、海域のモニタリングとフォローアップを行い、伊勢湾全体で連携して良好な自然環境の維持・創出を図る必要がある。干潟や窪地への浚渫土砂の活用や、漁業協調型の施設の整備によって、海洋環境改善に貢献できる可能性がある。

また、循環型社会の実現を図るため、港湾でのリサイクル処理施設の集中立地、ストックヤード等の静脈物流基盤の整備等が一体的に展開され、循環資源の収集、輸送、処理の総合的な静脈物流拠点を形成できる可能性がある。

(3) 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成

「長期エネルギー需給見通し」（平成27年7月）で明らかにされた2030年のエネルギー需給構造の見通しのもと、安定的なエネルギーの確保が求められる。その後の温室効果ガス削減を目標とするパリ協定の2016年の発効を踏まえ、全世界的に脱炭素化の機運は高まり、LNGやバイオマス燃料の需要も高まっている。一方で脱炭素社会への移行過程における不確実性に着目すれば、運輸燃料や発電などに幅広く利用可能な原油、石炭などの化石燃料は依然として重要なエネルギー源となっている。

また、我が国のエネルギー以外の鉄鉱石、穀物などバルク貨物の取扱量は、人口減に合わせて微減な傾向となると予想されるものの、依然として多くの港湾において主要取扱貨物としての位置づけは変わらない。

このため、これらの資源・エネルギーの輸送については、円滑な受入環境を整備する対応が求められる。また、バルク貨物の受入を行っている港湾施設は企業の専用施設である場合もあり、施設の老朽化や陳腐化が指摘され、その対応も求められる。

(4) クルーズ需要への対応とブランド価値の創造

伊勢湾におけるクルーズ船寄港回数は、2018年に63回と過去最高を記録したものの、我が国における伊勢湾のシェアは2%にすぎない。伊勢湾は名古屋大都市圏、伊勢志摩地域、東三河地域、岐阜地域とそれぞれ特色のある文化圏を擁し、温暖で風光明媚な地域で、海象条件も一年を通して穏やかである。東南アジア地域等からインバウンド需要や、高齢化による余暇時間の増加等に伴う国内のクルーズ需要の拡大が予想される中、外航クルーズ船を伊勢湾内に呼び込み、クルーズ需要の掘り起こしが期待されている。

伊勢湾の港湾において、クルーズ船専用岸壁を有するのは名古屋港ガーデンふ頭のみである。多くの港では、物流機能と併用した岸壁に着岸するため、物流機能との競合も報告されている。クルーズ客の入港時のCIQ手続きの際、炎暑や雨天の際のホスピタリティーに欠けることが報告されている。また、フライ&クルーズやリニア中央新幹線と連携したりニア&クルーズ、スーパーヨットの受入等、新たな需要を取組むことも必要である。

港湾とその周辺の臨海部においては、これまで物流活動を中心とした整備を進め、一般市民を港湾空間から遠ざける傾向にあった。これからは、物流・産業機能の沖合展開に伴い遊休化した内港地区等を地域住民の交流拠点や観光拠点として再編し、海辺空間を多くの人にとって親しみやすく身近な空間に変えていく必要があるが、魅力的な海辺空間の形成とともに、地域住民も観光客も安全快適に活用できるよう、高潮・津波等の防災機能を備えることも重要な課題である。

(5) 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築

伊勢湾地域から域外へ発着する貨物輸送量は、内航フェリー貨物は横ばいを推移し、内航 RORO 船は 10 年間で約 12 倍となっている。しかし、トラック輸送が約 8 割以上を占めており、今後も引き続きモーダルシフトを促進させる必要がある。伊勢湾の背後圏には、金属機械工業品や自動車部品等の RORO 船輸送に転換可能な輸送品があり、海上輸送へのモーダルシフトに転換することにより輸送生産性を飛躍的に向上させることが可能である。

就航する船舶が大型化する中、伊勢湾のフェリー岸壁は、今後、十分な喫水が確保されなくなる恐れがある。また、トラックドライバー不足の中、無人搬送が進んでいく事が考えられるが、ふ頭用地が狭く入船を待つシャーシの駐車容量が不十分である等、フェリー・RORO 輸送に対応できていない。RORO 船は既存の貨物用岸壁を使用しており、水深、延長が各ふ頭で規格が統一されていないため、緊急時に他船が使用しづらい状況にある。

そして、港頭地区での交通渋滞により背後の荷主への輸送や、港湾内では倉庫が少なく、あるいは点在していることから貨物の横持ちが発生する等、非効率な輸送が発生している。

(6) 情報通信技術を活用した港湾のスマート化と保安の強化

AI、IoT 等の情報通信技術が著しく発展し、様々な技術革新が生まれる「第 4 次産業革命」とも言われる時代を迎えている中、諸外国においては、情報通信技術を活用した港湾物流効率化の取組が加速している。情報通信技術の発展への対応として、以下の 2 点が課題として挙げられる。

①情報通信技術を活用したターミナル整備

飛島ふ頭南側コンテナターミナル (TCB) において日本初の自働搬送台車 (AGV) の開発が、鍋田ふ頭においては電動化 RTG が導入される等、港湾情報に IT 化や荷役システムの効率化に向けた取組を進めてきた。また、遠隔ラバータイヤ式ガントリークレーン (RTG) の導入が進められている等日本の港湾として先進的な取組を進めている。しかし、世界のコンテナターミナルの自動化の技術革新のスピードもすさまじく、劣後している状況である。

近年、目覚ましい発展を遂げている AI、IoT、自働化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有する労働環境の良いコンテナターミナル（「AI ターミナル」）の形成を図るため、AI を活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化の取組を進める必要がある。

②港湾情報の利活用

名古屋港では、2005 年までに全コンテナターミナルが、統一のコンピューターシステム (NUTS) で運用されており、荷主、船社、港湾運送事業者、ターミナルオペレーターとの間でコンテナ情報の共有化が実現している。

2011年には、コンテナターミナル前でのトレーラーの渋滞の軽減のため、飛島ふ頭にある4つのターミナルの搬出入手続きを一箇所に集約する施設として「集中管理ゲート」を世界で初めて設置した。NUTSにより集中管理ゲートと個々のターミナルが結ばれることで、ゲート入構管理が効率化されゲート前のトレーラーの渋滞が大幅に緩和している。

物流に関わる一部の事業者間では、紙や電話ベースでの情報伝達が依然として残っており、処理スピードが遅くなっている。PORT2030におけるCyber Portの実現に向けて、港湾手続きの電子化を進めるとともに、伊勢湾全体での連携について検討を行う。

(7) 巨大化する自然災害への対応と港湾建設・維持管理技術の生産性の向上変革

伊勢湾地域は南海トラフと近接しており、南海トラフ巨大地震が今後30年以内に発生する確率が70～80%と言われている。南海トラフ等巨大地震が発生した際には甚大な被害が想定されており、速やかに港湾活動、物流活動を再開する必要があることから、伊勢湾内において未整備な耐震強化岸壁の整備を進めていく必要がある。また、緊急確保航路、伊良湖水道航路及び中山水道航路を早期航路啓開できるよう、港湾BCP等を通して国・港湾管理者・地方自治体・民間事業者・港湾協力団体等の関係者との協力関係を強化する必要がある。

次に、地球温暖化に伴う自然災害への対応である。隣の駿河湾においては、令和元年台風19号により2年前に更新したばかりの既往最高潮位をさらに13cm超えるような事態も発生している。堤内地の安全確保と同時に、堤外地にあるコンテナターミナルやふ頭におかれたコンテナ・一般貨物の流出や倒壊等の被害の軽減化等、高潮、波浪の強度が増す中での適切な港湾の安全確保を講じる必要がある。

また、伊勢湾地域に整備された海岸堤防の多くは、伊勢湾台風を契機に集中的に整備されており、建設後50年を経過した施設がほとんどである。今後、老朽化した施設が急速に増えることから、計画的なメンテナンスや更新を行う必要がある。

さらに、港湾労働者が不足している中、労働環境の改善や効率的な港湾施設の建設、更新や効率的な維持管理を行っていく必要がある。また、港湾建設・維持管理を行うための作業機械についても適切に更新していく必要がある。

最後に、伊勢湾は港湾の保安体制を確実なものとするため、出入り管理の効率化を図りつつ継続的に港湾保安対策を講じるほか、コンテナターミナルに対するサイバー攻撃への備えも万全を期する必要がある。特定外来生物のヒアリの検出も報告されており、侵入・定着を防止するためには、まずは水際において十分な防除対策を早急に講じる必要がある。

3 伊勢湾の港湾の目指すべき姿

第3章 伊勢湾の港湾の目指すべき姿

3.1 基本理念

伊勢湾港湾の背後圏である中部圏の産業ストック、公共インフラの整備状況、内外の社会経済の環境変化、地球環境への関心の高まり、科学技術の進展等踏まえて、また PORT2030 や名古屋港を始めとする伊勢湾各港の中長期構想等を踏まえ、伊勢湾の港湾が目指すべき基本理念を提案する。この基本理念は、今後の状況変化に柔軟に軌道修正を行うべきものである。

～我が国の国際競争力を牽引するグローバルハブの形成と、中部圏の賑わい、安全安心を確保する港湾群～

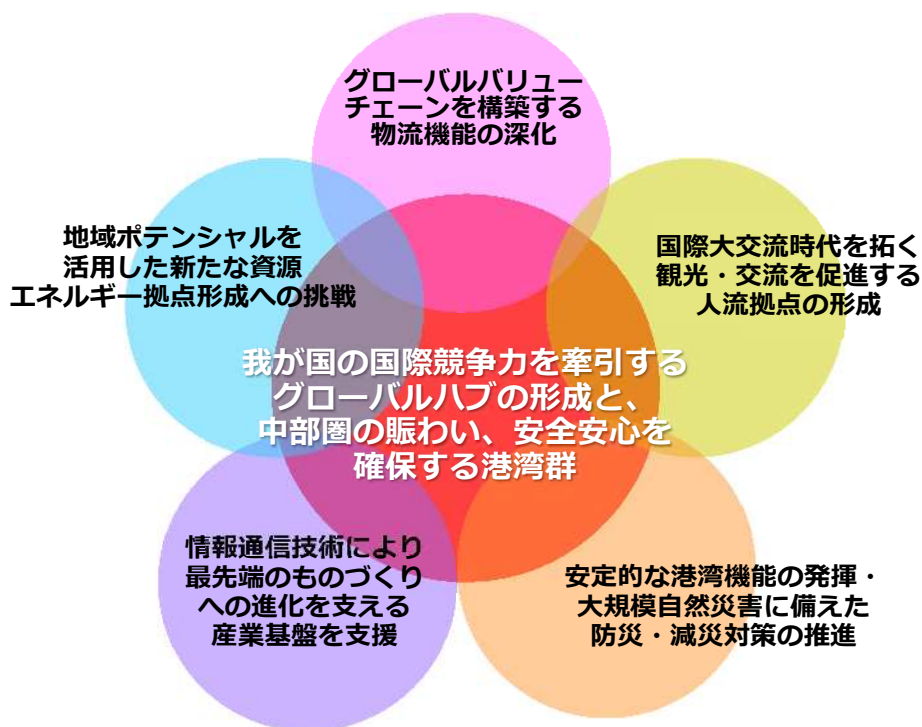


図 伊勢湾の港湾の基本理念

3.2 伊勢湾の港湾の目指すべき方向性・実現するための対応方策

伊勢湾の港湾の基本理念を踏まえ、PORT2030に挙げる8つの方向性や伊勢湾各港での中長期構想等を参考に、伊勢湾の港湾の目指すべき方向性を提案する。

また、目指すべき方向性を実現するための具体的な対応方策を提案する。今回の提案は決定されたものではなく、一つの試案として示したものである。個々の対応方策の事業化にあたっては、事業者において、利害関係者との調整、事業の妥当性確認や資金調達等の事業化の検証が必要になる。

基本理念

グローバルバリュー
チェーンを構築する
物流機能の深化

地域ポテンシャルを
活用した新たな資源エネ
ルギー拠点形成への挑戦

情報通信技術により
最先端のものづくりへの
進化を支える
産業基盤を支援

国際大交流時代を拓く
観光・交流を促進する
人流拠点の形成

安定的な港湾機能の発揮・
大規模自然災害に備えた
防災・減災対策の推進

伊勢湾の港湾の目指すべき方向性

①自動車や航空機等に代表される中部のものづくり産業を支える国際海上輸送網の構築

②新たな価値を創造する国土の中央でのシームレスな国内物流体系の構築

③世界的な気候変動に対応した新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成

④SDGs（持続可能な開発目標）の実現を環境面で支える港湾・物流活動のグリーン化

⑤国内外を先導する情報通信技術を活用した港湾物流の生産性向上

⑥地域固有の観光資源を活かしたクルーズ振興の促進

⑦スーパー・メガリージョンを見据えた魅力ある賑わい空間の形成

⑧安全・安心を実現する港湾の維持管理・強靱化

方向性① 自動車や航空機等に代表される中部のものづくり産業を支える国際海上輸送網の構築

a) 目指すべき方向性

①多様な航路網の拡充及び輸出入コンテナ貨物のインバランスの改善

東南アジア等への生産拠点の南下と新興市場の拡大に対応するため、東南アジア地域等へのリードタイムを短縮するシャトル航路の直行サービスを強化する。

荷主のニーズであるリードタイムの短縮やコストの低減化のためにはフェリーや RORO 航路も含めた寄港数の増大、航路網の拡充を図る必要がある。そのためにも輸出入におけるインバランスを是正すべく輸入貨物の集貨・創貨に取り組む。

②グローバルサプライチェーンの深化へ対応した貿易・物流サービスの提供

世界経済を牽引する中部のものづくり産業の発展及び深化を支えるため、国際海上輸送サービスの充実を図る。コンテナ船の大型化に伴い、一寄港あたりのコンテナ取扱量も増加しており、大型化に対応した岸壁・航路の増深や限られたスペースを効率的に活用する。

輸送効率化に向けて、名古屋港の金城ふ頭、飛島ふ頭、三河港の神野地区において実施中のふ頭再編を引き続き進める。名古屋港及び四日市港の両港のコンテナターミナルを一体的に管理運営する名古屋四日市国際港湾株式会社により、荷役機械等施設調達とターミナルの運営の効率化を強化していく。また、衣浦港や四日市港においても物流の効率化の観点からふ頭再編の要請がある。また、背後圏と港湾の間での円滑な貨物の出し入れにより、トラックドライバーの拘束時間が短縮可能となり、トラックドライバー不足への対応として港湾と背後圏を結ぶ道路ネットワークとのシームレスな接続が重要である。このため、高速道路インターチェンジや鉄道の貨物駅と連携した取組を行う。

③次世代産業のさらなる発展

わが国および中部の発展に向けて、伊勢湾の港湾の目指すべき姿は、次世代の成長産業を創出し、高い生産性と付加価値を生み出していくことが重要となる。グローバルサプライチェーンの深化に柔軟に対応し、中部を支える成長産業等の最適調達・最適生産・最適販売を実現するため、国際物流の結節点となる港湾では物流の効率化や信頼性、定時性等さらなる機能強化を図っていくとともに、伊勢湾の港湾を付加価値創出の場とする。

また農林水産物の中で農水産物の小ロットの輸送が多いことから、伊勢湾における農水産物等の輸出強化に向けて、貨物の共同調達・共同輸送の促進を図る。

④港湾物流の高度化・ブランド力向上

倉庫や工場と港湾とのコンテナ輸送の無人化、ふ頭間貨物輸送の自動化・遠隔操作化、加工組立ができる高機能な倉庫の立地促進等高度なサプライチェーンに貢献する取組を進める。

選ばれる港であるためには、港湾のブランド力向上を目指すことも重要であり、ターミナルの渋滞解消に加え、荷役機械からの排出ガスの抑制も組み合わせたゼロエミッション型の港湾を実現し、国内外へのアピールを図る。

b) 目指すべき方向性を実現するための対応方策

輸出入コンテナ貨物のインバランスの改善

<対応方策>

○コンテナ・ラウンド・ユース、インランドデポの設置の促進に向けた支援

輸入コンテナを荷卸後、空いたコンテナを輸出荷積に継続して利用するため、輸入需要のある事業者と輸出需要のある事業者をマッチングさせる取組を促進し、海上輸送と陸上輸送の連携によりコンテナのインバランスを解消し、コンテナ輸送の効率化を図る。

インランドデポの設置の支援によって、コンテナ回送距離の短縮によるトラックドライバーの労働負荷の軽減や荷主の利便性向上を図る。

○輸出入のインバランスの解消に向けた輸入貨物量の確保

ものづくりを支える輸入貨物創貨を図る等、輸入貨物量の増加を図る。

航路網の充実と船舶の大型化への対応

<対応方策>

○航路の多方面・多頻度化に向けたコンテナ航路サービスの強化

航路の多方面・多頻度化に向けて、港湾のハード面の機能強化を適切に進めるとともに、高速道路インターチェンジや鉄道の貨物駅と連携した交通ネットワークの充実による集荷機能の強化を図る。

○船舶大型化に対応した大水深岸壁等の整備・航路泊地の拡幅

近海航路等の船舶大型化の進展に対応するため、大水深岸壁等の整備・航路泊地の拡幅によって係留機能・必要水深を確保し、輸送の効率化やコスト低減を図る。

貨物取扱の高度化・港湾物流への付加価値創出

<対応方策>

○コンテナターミナルの機能強化

産業構造の変革に伴うグローバルサプライチェーンへ対応するため、コンテナターミナルの機能強化を図る。

コンテナターミナルにおいて、船舶の大型化や巨大地震の発生に備え、既存施設の老朽化対策と併せた増深改良、岸壁延伸、耐震強化岸壁整備、ガントリークレーンの大型化、CFS（コンテナフレイトステーション）の公共整備や民間投資の促進等により、コンテナ処理能力の強化を図る。

○臨海部物流拠点の形成

ふ頭機能の再編・効率化を進め港湾背後の新たな開発用地等において、コンテナターミナルと流通・加工・製造機能を一体化させ、自動車産業や航空宇宙産業を中心としたものづくり産業を物流の高度化で支える拠点形成を図る。

既存施設の港湾機能強化

<対応方策>

○ふ頭機能の再編・機能拡充・効率化

老朽化及び利用率が低い港湾施設を集約・再編することにより、今後の輸出入拡大に対応したヤードの確保を図る。

将来におけるコンテナ・バルク貨物の需要増加や自動車を含む貨物取扱拠点の分散による非効率な輸送に対応するため、ふ頭のヤード拡張、保管施設等の整備により、港の機能拡充、効率化を図る。

将来における新エネルギー等の新たな貨物需要に対応した用地造成を図る。

○完成自動車・自動車部品の取扱機能の集約・拠点化

老朽化及び利用率の低い港湾施設を集約・再編し、保管用地を整備するとともに、岸壁・泊地・航路を整備することにより、非効率な物流の改善、船舶の大型化への対応を図る。

港湾施設を集約・再編により、完成自動車・自動車部品の取扱拠点の形成を図る。

○航路・泊地等の持続的な機能確保・強化に向けた新たな土砂処分場の確保

泊地・航路の拡幅や増深、流入土砂等、港湾整備に伴い発生する浚渫土砂を長期的・安定的に処分するため、中部国際空港沖土砂処分場等の新たな処分場を確保し、航路・泊地等の機能強化・維持を図る。

また、土砂処分場である名古屋港ポートアイランドについて、物流、エネルギー、賑わい空間等、将来ニーズを踏まえた土地利用を検討していく。

農林水産品の輸出環境の強化

<対応方策>

○農林水産物・食品の輸出促進基盤の整備

コンテナ混載施設やリーファー対応のコンテナ詰施設の整備等農林水産品の輸出環境を強化し、農林水産物・食品の輸出促進を図る。

道路ネットワーク充実による交通円滑**<対応方策>**

○港湾のふ頭間連絡道路の整備

港湾貨物車両と一般交通車両を分離することにより、臨港地区の渋滞を緩和し、港湾における円滑な貨物の輸送等を確保するための港湾のふ頭間連絡道路を整備する。

○背後地域との広域道路ネットワークの形成

背後圏との迅速かつ円滑な物流を確保するために、港湾と背後の高規格幹線道路を接続する臨港道路を整備し、背後地域との広域道路ネットワークを形成する。

ものづくり産業・次世代産業等のさらなる集積**<対応方策>**

○規制緩和やインセンティブ制度を活用した次世代産業等の集積に向けた支援

規制の特例措置や、税制上・財政上の支援措置等の規制緩和やインセンティブ制度等の支援によって、港湾の背後地域へものづくり産業・次世代産業を誘致し、創貨を図るとともに、輸入貨物の確保に向けた輸入拠点の物流施設や、輸入貨物の取扱企業の誘致を図る。

○官民一体となった伊勢湾全体の連携によるポートセールスの実施

多様な航路サービスの提供に向けて、地元経済界や関係自治体と連携し、官民一体となった国内外へのポートセールスや、企業への訪問、背後地域の荷主等への説明会等の実施により、集貨拡大を促進し、多頻度・多航路のサービスの拡充を図る。

港湾物流の効率化・高度化による国際競争力強化

○港湾関連手続・取引の電子化

NUTS と他の情報システムの連携を図り、ステークホルダーを広げたビッグデータを利活用する。ビッグデータの利活用によって得られた知見等を踏まえ、港湾をとりまく諸手続・取引（行政手続、民間事業者間手続）を伊勢湾各港が連携・共有することによって、汎用性・信頼性の高い港湾物流サービスを提供し、国際競争力向上を図る。なお、実際の運用においては、各港湾の独自性や競争性を担保する必要がある。

○荷役機械の自動化・遠隔操作化

少子高齢化や将来的な熟練労働者不足に対応するため、荷役機械の自動化・遠隔操作化を行いクレーン能力の最大化、労働環境や荷役作業の安全性の向上を図る。

○ビッグデータ活用による高品質な港湾物流サービスの提供

ビッグデータを活用し、リアルタイムでサプライチェーン全体の最適化を図ることにより、信頼性・定時性が高くリードタイムの短い高品質な港湾物流サービスを提供する。

方向性② 新たな価値を創造する国土の中央でのシームレスな国内物流体系の構築

a) 目指すべき方向性

①船舶の大型化に対するターミナル整備

国際コンテナターミナルへの集荷を促進するために、内航フェリー・RORO 船によるシームレスな接続の実現を図る。また、内航フェリー・RORO 船の貨物輸送のニーズが高まっている中、運航事業者は船舶の大型化を進めており、岸壁整備・改良や泊地の増深を図る。

また、国や運航事業者、港湾管理者が協力し、道路や鉄道等の異なった輸送モードとの連携を図ることで、内航フェリー・RORO 航路や国際フィーダー航路との接続を向上させ、輸送生産性の向上を図る。また、ターミナルから港湾背後の貨物の蔵置場所、道路ネットワークに接続する臨港道路の整備を推進する。

伊勢湾地域のモーダルシフトが進んでいない要因として、トラック輸送に比べ、フェリー・RORO 輸送のリードタイムが長いことが挙げられる。そのため、トラック輸送と同じリードタイムに近づけるよう、港湾のふ頭再編等と合わせ、港湾内に大規模倉庫を誘致する等物流の効率化を図る。ミルクラン方式による輸配送の共同化、トラックやシャーシの共同利用を図ることにより、輸送効率の向上を検討していく必要がある。国内交通の混雑緩和や災害時のリスクを分散させるために港湾物流機能の再編を図る。

②次世代高規格ユニットロードターミナルに向けた技術開発

人工知能（AI）等を活用した船舶の自動航行・航行支援技術の導入促進を図るとともに、高規格な輸送機械・乗降施設、自動航行船舶と連携した自動離着岸システム、ターミナル内横持自動運転、決済等を効率化するシステム等を実装した「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成を図る。また、港湾と背後道路との接続の強化や鉄道輸送網との連携等シームレスな物流の接続を図り、トラック・シャーシの無人搬送等についても実装する。

さらに、運航事業者と協働による自動離着岸装置の開発、自動運航等船舶の性能向上に対応した航行環境の確保を図るとともに、同時にトラック・シャーシにリアルタイムで動線を把握する情報通信技術を装備し、輸送オペレーションの最適化及び共同利用による効率化を図る。

b) 目指すべき方向性を実現するための対応方策

内航フェリー・RORO ターミナルの利便性向上

<対応方策>

○船舶のリプレイスに対応したフェリー・RORO ターミナルの整備

運航船舶のリプレイスによる大型化や新規航路の開設に対応した係留施設を整備する。

フェリー・RORO 船の輸送車両と一般貨物・旅客の動線分離やヤード・駐車スペースの確保・拡張を図る。

○内航フェリー・RORO 船ターミナルのスペックの統一化

航路や船舶の柔軟な変更を可能とし、非常災害時や貨物の季節変動性に対応できるよう、フェリーと RORO 船の係留岸壁の標準的な岸壁形状やスペックの統一化を図る。

内航フェリー・RORO 航路網の充実とモーダルシフト推進

<対応方策>

○内航フェリー・RORO ネットワークの拡充

内航ネットワークの拡充や運航頻度を高め、フェリー・RORO 船のサービスレベルの向上を図る。

○利用促進のための PR 活動

モーダルシフトの可能性が考えられる地域や品類・品目について検討し、荷主や物流関係者等へ海上輸送の信頼性について広報し、モーダルシフトの推進を図る。

荷主や物流関係者のフェリー・RORO 船利用のメリット等について認知及び理解を促すことを目的として、フェリー・RORO 船の特徴や多面的なメリット、具体的なモーダルシフト事例等を含むパンフレットやホームページ等を活用し、中部地域内外の荷主や物流関係者への広報活動を実施する。

輸送の共同化による輸送の効率化

<対応方策>

○荷主と運航事業者・物流事業者の連携に向けたマッチングシステムの構築

内航輸送の効率性を向上させるため、荷主と運航事業者・物流事業者をつなげるマッチングシステムの確立等によって、小ロット化する貨物の共同配送を促進する。

陸上輸送との連携による交通円滑化**<対応方策>**

○背後ネットワークの機能強化

トラック輸送と港湾との輸送モード間の接続の強化や、港湾内での交通混雑の改善、スマートIC及びそのアクセス道路の整備促進を図る。

○ダブル連結トラックの導入

ダブル連結トラックの導入により、輸送能力の向上を促す。

○鉄道を活用したモーダルシフトの実施

海上貨物と鉄道貨物の積み替え等を効率化させ、海陸の大量一括輸送を実現する。

○インランドデポの整備

内陸企業と港湾の間に内陸複合輸送拠点としてインランドデポを整備する。

点在する物流施設の再編・集約化**<対応方策>**

○物流施設の再編・集約化によるロジスティクスセンターの導入

規制の特例措置や税制上・財政上の支援措置等の規制緩和やインセンティブ制度等の支援によって、点在する物流施設の再編・集約化を図り、保管機能に加え、包装・検品・仕分け・組立等流通加工機能等の付加価値を創出するロジスティクスセンターを導入する。

次世代高規格ユニットロードターミナルの形成**<対応方策>**

○高規格ユニットロードターミナル構築に向けた支援

フェリー・RORO船やコンテナ船等が着岸するユニットロードターミナルにおいて、自動離着岸システムやシャーシ等の共同管理、ターミナルとロジスティクス施設との自動運転での接続等により作業効率の向上を図る。

トラックの無人搬送の推進**<対応方策>**

○無人搬送の増加に伴うシャーシヤードの確保

無人搬送の増加に対応するため、荷役の効率性や安全性を考慮した、ヤードの計画・整備を行う。

方向性③ 世界的な気候変動に対応した新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成

a) 目指すべき方向性

①臨海部と親和性の高いエネルギー産業等の誘致

石油精製や化学製品等の中間材において、企業の合併、事業所の統廃合や老朽化・陳腐化した生産設備の更新を背景に、原材料の搬入拠点、生産拠点の再編・統合の動きがある。そのため、事業集約・統合によって生じる土地に LNG や水素エネルギーといった臨海部と親和性のあるエネルギー産業等の可能性を検討することで、輸送インフラの更新・改良・強靱化を促進する。

②資源エネルギーの受入・供給拠点の形成

中長期的な人口減少が見込まれる中で、資源の乏しい我が国において、名古屋港、四日市港、衣浦港は、安定的な資源エネルギーの受入拠点としての役割を果たしていく必要がある。原油、鉱物資源等バルク貨物の輸送は世界的な資源争奪の中で、より一層の効率的な輸送のニーズが高まっており、船舶の大型化が顕著である。また輸送する資源エネルギーによっては受入拠点に特殊な体制が必要となる。さらに、今後環境負荷の低い LNG 燃料が船舶用燃料としての利用が見込まれることから、LNG 補給拠点やバンカリング船の建造を支援することで伊勢湾を北東アジアにおける LNG バンカリング拠点としての形成を目指す。そのため、さらなる船舶の大型化や種々の資源エネルギーの受入に対応した拠点形成が望まれる。

また、資源エネルギーの効率的な輸送を実現する取組として、企業間の共同輸送体制構築により輸送効率の向上を目指す動きも見られるため、共同輸送の効率的な受入を促進する。

伊勢湾では、再生可能エネルギーとしてのバイオマス発電の需要が高まっており、木質チップや椰子殻 (PKS)、シュガーケイン等のバイオ燃料の輸入、貯蔵、発電所の立地が進んでいる。官民での役割分担のもと安定的な供給が可能となるよう整備を進める。

再生可能エネルギーである洋上風力発電については、法規制や技術基準が整備され本格的な導入が始まる。今後、外湾における洋上風力発電の候補地検討や、洋上風力発電の施設整備に係る基地港としての機能において、伊勢湾が重要な役割を担っていく可能性があり、伊勢湾全体としてバックアップしていく体制を整えていく。

b) 目指すべき方向性を実現するための対応方策

老朽化した港湾施設の更新・再編

<対応方策>

○老朽化した企業専用施設の更新・維持管理の支援

業界再編統合や生産設備の更新投資等と合わせた企業専用岸壁等の輸送インフラの更新、改良、強靱化の促進を図る。

LNG バンカリング拠点の形成**<対応方策>**

- LNG を供給するための施設整備への支援

LNG バンカリング船の建造や、LNG の供給基地として川越火力発電所の改修の支援を行い、LNG バンカリング拠点形成の実現を図る。

- LNG 燃料船を誘致するインセンティブ制度

今後普及が見込まれる LNG 燃料船及び LNG 燃料供給船に対し、入港料の減免等のインセンティブを与え、LNG 燃料船の入港隻数の増加を図る。

船舶大型化に伴う港湾施設の機能強化**<対応方策>**

- 船舶の大型化に対応した大水深ターミナル・水域施設の整備

大型船が満載で入港可能な大水深岸壁、棧橋等を整備する。また、航路・泊地等水域施設の整備を促進する。

企業間共同輸送体制の確立**<対応方策>**

- 企業間連携による大型船での共同輸送の促進

税制特例措置等の活用について荷主企業と調整を図り、ベルトコンベアやアンローダーの設置等、荷役効率の向上を支援する。

バイオマス発電燃料の受入拠点の形成**<対応方策>**

- バイオマス発電燃料の保管施設の整備

バイオマス発電燃料の蔵置ヤード及び保管施設用地の確保を図る。

方向性④ SDGs(持続可能な開発目標)の実現を環境面で支える港湾・物流活動のグリーン化

a) 目指すべき方向性

①LNG バンカリング拠点の形成

伊勢湾内では、LNG バンカリング拠点の形成や LNG 燃料船へのインセンティブ制度といった LNG 燃料船の増加を後押しする取組がなされている。さらに取組を後押しするために、施設整備支援制度を活用し、LNG バンカリング拠点を伊勢湾に形成する。

このほか、中部圏での研究実績のある水素についても、利用技術の開発と社会実装に向けた取組を進めていく。

②「カーボンフリーポート」の実現

(a)荷役及び物流の効率化

名古屋港での AGV や遠隔操作 RTG の導入や、NUTS によるコンテナ情報の共有化による輸送の効率化、集中管理ゲートによるゲート前渋滞の解消による排出ガスの抑制、荷役機械の動力源のハイブリッド化等、排出ガスの抑制に向けた取組を総合化し、伊勢湾ばかりでなく、国内外への横展開をはかる。コンテナターミナルにおいても、ドレージや荷繰りの効率化に向けた AI ターミナルの検討を深め、排出ガス抑制の取組をバックアップしていく。トラック輸送を海上輸送へ転換するモーダルシフトの検討を深める。

また、名古屋港は、港に入港する環境負荷の少ない認証船舶に対して優遇措置を与えることで環境負荷の軽減を促進する「グリーンアワード・プログラム」へ参加している。伊勢湾全体で対外的に PR することで伊勢湾各港が環境への配慮を重視するイメージを確立させ、差別化戦略を検討する。

(b)環境へ優しい資源の活用の検討

三河港では、二酸化炭素の排出量が石油や石炭と比べ半分に抑えられるメタンハイドレードの基地の検討が進められている。また、近年では水素エネルギーの利活用も注目されている。今後も環境に優しい新エネルギーの活用を検討していく。

港湾から発生する浚渫土砂は、藻場・干潟の造成や、窪地の埋戻しによる貧酸素化の改善に役立つ可能性がある。また、鉄鋼スラグ等の産業副産物も、ブルーカーボンの1つであり、藻場の形成、生態系維持に向けた取組を促進する可能性がある。このため、実海域での実証試験を行う等海域環境への影響を確認し、伊勢湾の海域環境への展開を促していく。

また、観光客や地域住民に対して環境保全・向上の意義や重要性、さらには具体的な配慮事項を周知する絶好の機会となるため、官民が連携して親水機会における効果的な啓発手段を検討していく。

③循環型物流の促進

循環型社会の実現を図るため、静脈物流の拠点となる港湾として三河港をリサイクルポートに指定している。鉄スクラップ仕向国の状況変化に対応した循環資源の輸出等リサイクルポート施策を推進していく。

b) 目指すべき方向性を実現するための対応方策

LNG バンカリング拠点の形成(※再掲)

<対応方策>

○LNG を供給するための施設整備への支援

LNG バンカリング船の建造や、LNG の供給基地として川越火力発電所の改修の支援を行い、LNG バンカリング拠点形成の実現を図る。

○LNG 燃料船を誘致するインセンティブ制度

今後普及が見込まれる LNG 燃料船及び LNG 燃料供給船に対し、入港料の減免等のインセンティブを与え、LNG 燃料船の入港隻数の増加を図る。

再生可能エネルギー・省エネによる港湾・物流の低炭素化

<対応方策>

○先進的技術を用いた低炭素化設備の導入

荷役機械電動化（電動 RTG 等）、照明 LED 化、船舶陸上電力供給設備等の導入の支援を行う。

○環境配慮型エネルギーの利用促進

CO₂等の排出量の多い石炭等から環境に配慮した再生可能エネルギーへのシフトを促す。

内航フェリー・RORO 航路網の充実とモーダルシフト推進(※再掲)

<対応方策>

○内航フェリー・RORO ネットワークの拡充

内航ネットワークの拡充や就航頻度を高め、フェリー・RORO 船のサービスレベルの向上を図る。

○利用促進のための PR 活動

モーダルシフトの可能性が考えられる地域や品類・品目について検討し、荷主や物流関係者等へ働きかけ、モーダルシフトの推進を図る。

荷主や物流関係者のフェリー・RORO 船利用のメリット等について認知及び理解を促すことを目的として、フェリー・RORO 船の特徴や多面的なメリット、具体的なモーダルシフト事例等を含むパンフレットやホームページ等を活用し、中部地域内外の荷主や物流関係者への広報活動を実施する。

船舶からの排出ガス規制への対応**<対応方策>**

- SO_x等船舶からの環境対策の実施

低硫黄燃料油への切り替え、排気ガス洗浄装置（スクラバー）の使用、LNG（天然ガス燃料）等の代替燃料の使用により、船舶からの硫黄酸化物（SO_x）及び粒子状物質（PM）削減を図る。

良好な自然環境創出**<対応方策>**

- 汚泥浚渫、覆砂事業等による水質等海域環境の改善

閉鎖性水域において、覆砂をはじめ汚泥浚渫や水質浄化施設（エアレーション施設等）の整備を行い、水底質の改善を図り、自然と生物にやさしい海域環境の創造と親水性の高い海域空間の創出を図る。

- 干潟、浅場、藻場及び臨海部の大規模緑地の保全・再生・創造

干潟や藻場等の創出により、自然環境や生物の保全・再生に努め、良好な自然環境の創出を図る。

環境配慮型船舶への優遇**<対応方策>**

- グリーンアワード・プログラム認証船舶に対するインセンティブ制度

グリーンアワード・プログラム等の認証を得た船舶等に関して優先寄港等の優遇施策を展開する。

- 名古屋港へのコンテナバージ輸送の検討

名古屋港へのコンテナバージ輸送を活用することで環境負荷の軽減を目指す。

静脈物流ネットワークの構築**<対応方策>**

- 循環資源を取扱う港湾施設整備の推進

輸出用の鉄スクラップや使用済みの製品等の産業廃棄物等を取扱う港湾施設の整備を推進し、静脈物流を下支えすることで、循環型の物流を実現する。

方向性⑤ 国内外を先導する情報通信技術を活用した港湾物流の生産性向上

a) 目指すべき方向性

①サイバーポートの構築

名古屋港では、コンテナ情報の共有化システムである NUTS を実用化しており、一層の利便性の向上を目指してシステムの改良を図っている。四日市港や三河港等の他のコンテナ取扱港湾においても NUTS や他の情報システムの連携を図り、コンテナ情報の共有化システムの構築を図る必要がある。また、これらのコンテナ情報の共有化システムを荷主、フォワーダー等への利用を促進・普及させることで、港湾関連手続き・取引の電子化を加速化する。

②AI ターミナルの実現

荷役機械の遠隔操作化や自動化の技術開発にあわせて、コンテナターミナルの運営の最適化にむけ、AI を活用したアルゴリズムとプログラム開発をおこない、労使協調を図りつつターミナルシステムへの AI の実装により AI ターミナルの実現を目指す。

切迫した課題となっているトレーラー運転手や荷役機械の熟練労働者の不足に対応できるよう、コンテナ情報の共有化システムや集中管理ゲートを活用してターミナルゲートにおけるトレーラーの待ち時間の低減・渋滞、コンテナ引取りの最適化等を進める。荷役機械の遠隔操作化や自動化の技術開発も着実に進める。荷役機械の動力源について、内燃機関型から電力とのハイブリッド化やグリーン化の技術開発も進める。

b) 目指すべき方向性を実現するための対応方策

港湾物流の効率化・高度化による国際競争力強化(再掲)

○港湾関連手続き・取引の電子化

NUTS と他の情報システムの連携を図り、関係者を広げたビックデータを利活用する。ビックデータの利活用によって得られた知見等を踏まえ、港湾をとりまく諸手続き・取引（行政手続き、民間事業者間手続き）を伊勢湾各港が連携・共有することによって、汎用性・信頼性の高い港湾物流サービスを提供し、国際競争力向上を図る。なお、実際の運用においては、各港湾の独自性や競争性を担保する必要がある。

情報セキュリティに配慮した即時性、汎用性の高いデータベースを構築し、港湾関連データ連携基盤等のデータ連携を図る。

○荷役機械の自動化・遠隔操作化

少子高齢化や将来的な熟練労働者不足に対応するため、荷役機械の自動化・遠隔操作化を行い、クレーン能力の最大化、労働環境や荷役作業の安全性の向上を図る。

先導的にコンテナターミナルの自動化・遠隔操作化に取り組む名古屋港をロールモデルとして、コンテナターミナルの自動化・遠隔操作化を推進する。また、自動化・遠隔操作化技術を全国の港湾へ展開することで、国際競争力の強化を図る。

港湾情報を核とした新たな情報活用ビジネス・サービスの創出**<対応方策>**

- 情報通信技術を活用した貨物情報や港湾施設情報の共有化

港湾物流情報やIoTを活用したリアルタイム物流動向に関する情報提供、農水産品の生産情報と港湾物流情報を活用した最適輸送ルートを選択による農水産品輸出ビジネスの拡大等、新たな港湾情報ビジネスやサービスの創出を図る。

- 最適な航行経路の選択による運航定時性向上に向けた取組みの支援

船舶位置情報や、気象・海象情報を活用した最適な航行経路の選択により、定期コンテナ航路の定時性の向上を図る取組みを推進する。

AIターミナルの形成**<対応方策>**

- コンテナ情報や港湾施設情報を共有するシステムの導入

コンテナ取扱機能の集約化・効率化に合わせ、AI活用によるコンテナ情報や港湾施設情報を共有するシステムを導入し、ターミナルオペレーションの効率化・最適化を図る。

AIの活用により、熟練技能者の荷役ノウハウを若手技術者へ継承する。

隊列走行、自動運転の活用による港湾物流の生産性向上**<対応方策>**

- 隊列走行、自動運転に対応可能な臨港道路の整備

高速道路インターチェンジと各ターミナル間やモータープールと各ターミナル間等において、隊列走行、自動運転に対応可能な臨港道路の整備を行う。

次世代高規格ユニットロードターミナルの形成(※再掲)**<対応方策>**

- 高規格ユニットロードターミナル構築に向けた支援

船舶自動運航、自動離着岸装置、情報通信技術を活用したヤード内におけるシャシーの管理等の導入に向けた支援を行い、フェリー・RORO船やコンテナ船等が着岸するユニットロードターミナルにおける作業効率の向上を図る。

方向性⑥ 地域固有の観光資源を活かしたクルーズ振興の促進

a) 目指すべき方向性

①官民連携による国際クルーズ拠点形成

クルーズ船需要に応じて、クルーズ船の受け入れが可能となる多目的バースの整備や改良を継続して進める。名古屋港では、日本に寄港する外航クルーズ船の大型化に伴い、名港中央大橋を通過できないクルーズ船への対応のため金城ふ頭地区に計画されている多目的バースの早期の実現を図る。四日市港においても一般貨物との輻輳があることからふ頭の再編によるクルーズ船の受け入れの円滑化が望まれる。

また、伊勢湾においてクルーズ船の基地港化を検討していく上で、クルーズ専用ターミナルの可能性を検討する。また、乗下船時の CIQ 手続きを円滑に行えるように常設のターミナルの整備や移動可能な仮設の施設を常備する。

②新たなクルーズ需要の取り込み

伊勢湾全体が一体となり、内陸部（岐阜県等）とも連携したポートセールス・クルーズ船誘致を実施し、伊勢湾港湾というブランドを情報発信し国内外からのクルーズ旅行客数の増加を図る。また、海外からのクルーズ旅行客を取り込むため、中部国際空港と連携したフライ&クルーズを積極的に取組んでいく。

また、2019年8月、中部国際空港の島内に国際展示場がオープンしている。空港に近い常滑港へのクルーズ船誘致によるコンベンション&クルーズについても検討する。

さらに、2027年のリニア中央新幹線の開通により首都圏からのアクセスが一層強化されることから、首都圏のクルーズ需要を取り込むリニア&クルーズの戦略も検討する。

また、ラグジュアリー船や、スーパーヨット等小規模な乗船数であるものの付加価値の高い観光を求める客層への訴求も行っていく。例えば、特徴ある寄港地として期待される伊勢志摩地域では、テnderボートの安全な乗下船ができるようポンツーンやタラップ等施設の改良を検討する。

b) 目指すべき方向性を実現するための対応方策

伊勢湾におけるクルーズ船の拠点化

<対応方策>

○官民連携による国際クルーズの拠点形成

クルーズ船社等による旅客施設や商業施設への投資と官民による受入環境の整備を組み合わせた事業スキームにより、大型クルーズ船が受入可能なターミナルを整備する。

○クルーズ船受入のための係留施設等の整備

既存岸壁を活用したクルーズ船の受入環境の整備や、テnderボートでの上陸に対応したポンツーン等の整備を行う。

○円滑かつ快適な訪日外国人の受入環境の整備

観光案内機能や CIQ 機能の強化、屋根付通路の整備によって、クルーズ船利用者の利便性・快適性の向上を図る。

○物流と人流の棲み分けに向けたインフラ整備

物流と人流を分離し、安全な交流空間を創造する。

外航クルーズ客船の伊勢湾への誘致

<対応方策>

○伊勢湾全体が一体となった外航クルーズ船社へのポートセールスの実施

海外でのセミナー開催や、企業訪問、首都圏・関西圏等での物流展への共同出展等を実施し、港湾関係者や旅行会社、関係官庁等の伊勢湾全体が一体となって、外航クルーズ船社に対して積極的なポートセールスを行う。

国内のクルーズ旅行客増大への対応

<対応方策>

○伊勢湾の港湾発着クルーズ客船の誘致

伊勢湾の港湾発着クルーズ客船の誘致を行い、伊勢湾発着ツアーの増加によるアウトバウンドの活性化を促進する。

空港と連携したフライ&クルーズの展開

<対応方策>

○フライ&クルーズによる伊勢湾の港湾発着クルーズの拡大

港湾と空港の近接性及び中部地方における歴史文化の観光資源を組み合わせたフライ&クルーズ等による伊勢湾の港湾発着クルーズを誘致し、さらなるインバウンドの拡大を図る。

国内フェリー・鉄道・リニアを活用した新たな周遊ルートづくり等の充実

<対応方策>

○国内フェリー・鉄道・リニアを活用した寄港地観光メニューの充実

国内フェリー・鉄道・リニアを活用し、新たな魅力ある寄港地観光メニューの開発・提供に取組み、クルーズ旅行客のリピーターの増加を図る。

超大型クルーザー(スーパーヨット)の誘致**<対応方策>**

○スーパーヨットの受入施設の整備

スーパーヨットも受入可能なクルーズ専用岸壁、給油・給水・給電施設等を整備し、スーパーヨットの拠点化を目指す。

○スーパーヨットの誘致に向けたインセンティブの付与

外国からのスーパーヨットの入出国・移動手続きの簡素化、出入国管理や関税手続きの代行等のインセンティブを付与し、スーパーヨット等を誘致することで、クルーズ旅行客や富裕層による地域経済の活性化を促進する。

方向性⑦ スーパー・メガリージョンを見据えた魅力ある賑わい空間の形成

a) 目指すべき方向性

①「おもてなし空間」の創造及びパブリックアクセスの整備

水上交通の利用による周遊性の強化等港湾空間の特性等を活かし、陸域・水域の一体的な利用を促進する。海からの視点も考慮した「海に開け、船を迎え入れる」美しい環境の形成を推進する。

衣浦港碧南緑地ビーチコート等の人工海浜や、津松阪港津地区、三河港蒲郡地区の砂浜等、伊勢湾には数多くのビーチが点在している。ビーチは、サッカー、ヨガ、スポーツカイト等、季節を問わず行えるレジャーを楽しめるようにして地域住民が通年利用できる環境を整備する。防波堤や護岸は、安全性を確保した上で、海釣り施設として解放することが考えられる。

快適な歩行者空間を充実させ、港湾の持つ静穏な水域や背後都市・自然等との接続性を活かしたパブリックアクセスを整備する。

②民間資金も活用した臨海部空間の再開発

ウォーターフロント再開発では、名古屋港のガーデンふ頭や中川運河、四日市港の旧港地区の産業遺産等の地域の特色ある施設を再開発し、都市開発と連携し民間資金の活用を取り入れ周辺の民間施設の老朽化更新等のタイミングに合わせた港湾の再開発を促進する。

③観光客への魅力発信・利便性及び防災性向上

DMO やベンチャーの知恵を活用して観光マップ作成や観光テーマ設定等伊勢湾のブランド価値化・魅力発信に取り組む必要がある。外国人旅行者へは、通訳アプリや観光案内アプリの多言語化の構築等 IoT や AI を活用した観光支援ツールの充実が求められる。MaaS 導入に向けた実証実験の推進、旅客施設や観光施設における無料 Wi-Fi の設置等を進める。

多言語対応の避難経路や避難誘導の案内看板及び放送設備の設置、関係者による避難誘導訓練等のソフト対策を早期に進めて、海辺空間の被災者ゼロを目指す。

b) 目指すべき方向性を実現するための対応方策

外国人旅行者や地域住民が交流できる空間づくり

<対応方策>

○まちづくりと一体となった良好な港湾空間の形成

交流空間の中心として、歴史的・文化的観光資源や運河等港ならではの地域資源を活かした緑地整備を行うとともに、それらと一体的なランドスケープの形成や周遊性の高い歩行空間、滞留性を向上させる施設整備等を行い、外国人旅行者や地域住民の交流空間を形成する。

名古屋港ガーデンふ頭や中川運河、四日市港の旧港地区の産業遺産等、地域の特色ある施設を再発掘し、周辺の民間施設の老朽化等のタイミングに合わせて再開発し、地域住民が通年利用したくなるような環境を整備する。

○伊勢湾港湾周辺における周遊性の向上

手ぶら観光や MaaS の導入により周遊性を向上させることで、伊勢湾港湾周辺における観光を促進する。

○みなとオアシスの整備・連携の強化

海浜・旅客ターミナル・広場等みなとの施設やスペースを活用して、住民参加型の継続的な地域振興に係わる取組が行われる交流拠点の整備を支援する。

伊勢湾全体の交流拠点との連携促進により新たな人流を創出する。

○リニアを活用した広域交流拠点の形成

リニア中央新幹線の活用により、三大都市圏を結び付け広域交流ネットワークを構築する。

海岸利用と防災対策を両立させた魅力あるウォーターフロント空間の形成

<対応方策>

○親水性と高潮からの防護機能を両立させた護岸整備

既往最高潮位の上昇への対応、前面海域の水域利用者の配慮、連続した統一性のある港湾空間形成等を総合的に勘案した施設整備によって、「利用」と「防護」の両立を図る。

ブランド価値を向上させるような魅力ある空間形成

<対応方策>

○民間資金を活用した新たな手法による港湾の再開発の促進

民間資金を活用した集客力の高い商業施設や緑地を一体的に整備するとともに、伊勢湾の水質改善に取り組むことで、ブランド価値を向上させるような親水レクリエーション拠点の形成を図る。

地域の賑わいを創出する有意義な活動には行政機関から表彰や感謝状を贈呈し、活動の機運を高め、活動の継続強化を促す。

○既存港湾施設の利活用に向けた環境整備

老朽化した護岸の改修、緑地の整備、水質改善を行い、既存施設の魅力向上を図る。

未利用地等の開発・有効活用

<対応方策>

○未利用地等の民間開放を通じた新たな親水空間の創出

内港地区や旧港地区の利用再編やポートアイランドの利用等を図り、港湾空間の積極的な民間開放を通じた新たな親水空間を創出する。

港湾とその周辺における「コトづくり空間」への質的向上

<対応方策>

○地域資源の発掘と各種関係者の連携によるメニュー・コンテンツの創出

文化・歴史、産業観光、ビーチスポーツ体験・景観・自然環境・魚食、工場夜景・水辺のライトアップ等伊勢湾全体・中部全体の様々な観光資源を発掘する。

自治体、観光事業者等との連携・協働により、魅力ある寄港地観光メニュー及びコンテンツの開発・提供に取り組む。

海浜資源を生かしたイベント・レジャーの実施

<対応方策>

○海浜資源を生かしたイベント・レジャーの実施

みなと祭りやイベント等の積極的な開催や最新技術を活用したアクティビティ等観光客・利用者の趣向等に合わせたコンテンツの提供を行い、みなとの利用客の増大、満足度の向上を図る。

グランピングやビーチスポーツの空間としての砂浜・緑地を活用する。

魅力ある港湾空間の伝達

<対応方策>

○官民連携した港湾空間の魅力伝達

観光関係者が連携し、DMO やベンチャーの知恵を活用し、観光マップ作成等の魅力発信に取り組む。

○IoT や AI を活用した観光支援ツールの充実

通訳アプリや観光案内アプリの多言語化の構築、MaaS 導入に向けた実証実験の推進、旅客施設や観光施設における無料 Wi-Fi の設置等を促進する。

方向性⑧ 安全・安心を実現する港湾の維持管理・強靱化

a) 目指すべき方向性

①災害時の物資輸送ルートの確保に向けた岸壁やターミナル等の強靱化

南海トラフ巨大地震が発生した際は、発生直後から物資輸送ルートを確保する必要があるため、岸壁や臨港道路等の耐震強化、ターミナルの強靱化、地域防災拠点の整備、海上・陸上交通ネットワークの構築を図っていく。

このため、名古屋港金城地区で計画されている耐震強化岸壁は、フェリー計画にも位置づけられおり、物資や人的輸送ルートの確保のためにも、早急に整備を進めていく。四日市港霞ヶ浦地区に計画されている W81 岸壁は四日市港で唯一の耐震強化コンテナターミナル(幹線物資輸送)であり、早急に整備を進めていく。同様に三河港田原地区、衣浦港外港地区に計画されている耐震強化岸壁の整備を進めていく。また、老朽化した民有護岸についても耐震化を図るとともに、コンテナ流出対策やガントリークレーンの安全対策を行う。

併せて、海上輸送ルートの確保として、緊急確保航路の早期確保が実施できるよう、国・港湾管理者等の関係者との協力関係を強化し、港湾 BCP の充実を図る。

また、自働化ターミナルやハイブリッド式荷役機械等高度に機械化されたターミナルにおいて、災害時のリダンダンシーを確保することも検討する。

②地球温暖化に対応した高潮波浪暴風対策や地震津波対策

地球温暖化に伴い、あらゆる自然災害が猛威を振るっている。高潮被害に対しては、最近の潮位変化や、波浪・暴風の強度の高まりをふまえ、適切な波浪推算、保全高さについてレビューを行う。また、高潮波浪に対する保全の考え方も、堤内地の安全確保の観点のみでなく、堤外地にあるコンテナターミナルやふ頭におかれたコンテナ・一般貨物の流出や倒壊等の被害の軽減化も、港湾の BCP の観点から強化していく。施設の重要性と、施設の将来的な維持更新のタイミングを踏まえ適切な更新改良の計画を立てる必要がある。

また、災害発生後に迅速な避難を可能とするため、ハザードマップの作成や防災教育、防災訓練等を積極的に推進する。

(a)災害に備えた関係者との協力体制の強化

平常時から地方港湾も含め港湾施設やその利用状況を把握し、災害時に円滑に輸送支援を実施できるよう事前に国・港湾管理者・港湾協力団体等の関係者との協力関係を強化するとともに、航路啓開の実施体制と手順を事前に整理・明確化し、港湾 BCP の充実を図る。

港湾関連データ連携基盤等を活用し、必要な情報を共有・利活用できる体制を構築する。陸上等で発生した災害廃棄物の港湾を活用した搬出体制や、多様な関係者との連携による受入港とのネットワークを構築する。

(b)IoT 等を活用した被災状況を早期把握・共有する体制の構築

IoT 等を活用した高度なセンシング技術やドローン等を活用し、早期に被災状況を把握する体制を構築する。また、海上からの支援物資受入や広域的な代替輸送を機動的に行うために、港湾・道路等の被災状況や利用可否状況、代替ルート情報等を遅延なく提供可能なシステムを構築する。

(c)海洋環境整備船の性能等の確保、災害廃棄物の搬出体制の構築

大型浚渫兼油回収船や海洋環境整備船等の港湾業務に従事する船舶の必要な性能等を確保する。

③老朽施設の適切な維持管理・更新

港湾の施設は海水に接しており、塩害等他のインフラ施設に比べ厳しい環境下におかれている。また、海中部や岸壁下部の状況を容易に点検できないため、海中部の鋼矢板や鋼管杭、栈橋床板の裏側等の劣化・損傷が見逃され、大事故に繋がりにかねない事態も発生しているため、水中部の構造物の点検技術の開発や劣化予測、劣化診断等適切な維持管理を行っていく。また、国・地方自治体・民間事業者が港湾施設の維持管理情報を共有できるシステムを充実させる。

④「i-Construction」の取組の深化

建設業は今後人口減少や高齢化のために多くの技能労働者の離職が予想され、労働力不足の懸念が大きい。建設業の生産性向上に向けて、IoT・ロボット等の最新情報技術を活用した整備・維持管理の技術開発を推進する。

建設生産プロセス全体において CIM の利用を推進する。マルチビーム・水中ソナー・AR 等革新的な情報通信技術の測量・施工への導入等、「i-Construction」の取組を深化させるとともに、浚渫作業船等将来の需要動向を考慮し、隻数、能力を維持していく。

⑤外来生物による被害や港湾におけるテロへの対策

港湾においてヒアリ等の外来生物が定着すると、外来生物は人の生命・身体への被害が発生するため、外来生物の防除対策を推進する。また、テロに対する懸念が高まっており、港湾の安全を確保するため、出入管理の新システムの導入や、サイバー攻撃への対策を推進する。

b) 目指すべき方向性を実現するための対応方策

大規模自然災害への対応力の強化**<対応方策>**

○耐震強化岸壁、防災拠点緑地等の地域防災拠点の整備

地震災害発生時に、港湾の物流機能を維持し地域の早期復旧・復興を支援するため、耐震強化岸壁の整備を推進する。

特定港湾施設工事制度等の活用により、民有護岸の耐震化を図る。

大規模災害発生時に緊急物資輸送の中継拠点や広域支援部隊のベースキャンプとして機能する地域防災拠点の施設整備を行う。

○リダンダンシー確保に向けた海上・陸上交通ネットワークの構築

港湾の耐震施設と緊急輸送道路を結ぶ臨港道路の耐震化等を図るとともに、緊急時の幹線貨物輸送等のリダンダンシーの観点から必要となる海上・陸上輸送ルートを確認する。

また、海上からの支援受入や広域的な代替輸送が可能となるよう港湾間連携を促進し、港湾の被災状況や利用可否、代替ルート情報等を関係者間で迅速に共有可能となるネットワークを構築する。

○港湾の事業継続計画（BCP）等による、伊勢湾全体が連携した災害対応体制・環境の深化

災害時の物流機能を維持するため、物資輸送において RORO 船等を活用し、「くまで」作戦の航路啓開により各港が連携して海路と陸路を維持する。

地球温暖化に対応した設計等の見直し**<対応方策>**

○海面水位の上昇等に対応した柔軟な防護能力等の向上。

老朽化した構造物の更新時に、海面水位の上昇等の地球温暖化の影響予測等を反映した外力条件等を設定することにより、地域の実情に応じた堤防等の防護能力の向上や係留施設や防波堤等の機能維持を図る。

○異常気象による高潮・高波等に対応したコンテナ流出対策・ガントリークレーン安全対策

防潮堤の整備や嵩上げを行うとともに、ふ頭用地への貨物流出防止設備の設置等により、近年多く発生している異常気象に伴う高潮や津波による貨物等の流出や浸水による人的・経済的被害の軽減を図る。

暴風による倒壊対策として、コンテナの積み上げ段数を減らす等の積み方の工夫に加えて、コンテナ同士を固縛する工夫を行う。

平時利用を考慮した防護施設への転換**<対応方策>**

- 平時利用を考慮した無堤区間の解消

無堤区間を解消するとともに、防波堤等に緑道を整備する等、平時の利用も考慮した防護施設整備を行う。

老朽化したインフラ施設の維持管理・更新**<対応方策>**

- 維持管理計画に基づく計画的な維持管理及び港湾計画に基づく計画的な施設更新

維持管理計画や港湾計画に基づき、施設の老朽化状況や利用状況、優先度等を考慮した上で、改良工事を実施し、全体コストを抑制しつつ、施設の延命化を図る。

- ふ頭機能の再編・効率化、港湾施設の廃止や利用転換

老朽化施設の再編・集約により原料輸送コストの低減等を図り、伊勢湾港湾における海上輸送機能を強化する。また、老朽化施設の廃止や利用転換により、港湾地域における土地の有効利用を図る。

- 水中部の構造物の点検技術開発の推進

研究機関等との連携による技術開発を推進し、海中部や岸壁下部の劣化予測・診断を容易にする。

- 維持管理で発生する浚渫土を用いた環境対策

維持浚渫等により発生する浚渫土を利用したカルシア改質土を用いて、藻場の形成等に取り組む、海域環境の改善を図る。

労働力不足に対応する建設業の生産性向上**<対応方策>**

- IoT・ロボット等の最新情報技術を活用した整備・維持管理の技術開発

ICTを活用した測量・施工等「i-Construction」の推進や、IoT・ロボットを活用したモニタリング等維持管理の効率化・迅速化に向けた技術開発に取り組んでいく。

作業船自動運転システム等を導入し、作業者の負担軽減や生産性向上に取り組む。

技術開発に向けて港湾空港技術研究所等の研究機関との連携を強化する。

また、働き方改革を通して、担い手確保・育成に取り組む。

外来生物への対応**<対応方策>**

- ヒアリ等の外来生物の確認調査・防除対策の実施

確認調査、生息環境になり得るコンテナヤードの舗装の隙間を埋める緊急工事等により、外来生物の侵入・定着を防止する。

港湾におけるテロに備えた対策**<対応方策>**

- 出入管理情報システムの導入の推進

ゲートにおける3点確認(本人・所属・立入目的の確認)を確実にかつ円滑に実施するため、出入管理情報システムの導入を推進する。

4 伊勢湾の港湾の成長戦略

第4章 伊勢湾の港湾の成長戦略

3章でとりまとめた伊勢湾の港湾の目指すべき方向性と対応方策を踏まえ、その実現に向け成長方策および先導プロジェクトを提案した。

4.1 伊勢湾の港湾の成長方策

社会、経済がグローバル化する中、世界中の人、もの、情報が地域と地域をダイナミックに出入りする。その流れから取り残される地域は停滞を迎えることになる。中部地方は人口1,700万人、世界有数のものづくり産業の集積、文化の多様性、知的資源を有する地域である。新東名高速道路や新名神高速道路等の高速道路や東海道新幹線等が中部圏を東西南北につないでいる。2027年にはリニア中央新幹線の東京名古屋間の供用も待たれ、将来的には首都圏、関西圏を結ぶスーパーメガリージョンが形成される。伊勢湾は、世界と中部圏さらにはスーパー・メガリージョンを結ぶゲートウェイとして、人、もの、情報、文化、技術イノベーションの受入と発信の場所としての役割が一層高まってくる。

こうした中、伊勢湾の港湾は、自動車産業や航空宇宙産業等のものづくり産業を支えるため、内外にネットワークを展開し、物流・産業・交流等の各機能を維持・向上させることで総体としての伊勢湾港湾の競争力を高めることが重要である。社会、経済、産業構造がグローバルにダイナミックに変化する中において、伊勢湾内の港湾の棲み分けを論じることはあまり意味をもたないのではないか。むしろ、国際輸送、国内輸送、背後圏輸送等の多面的な視点のもと、各港からみる中部圏のポテンシャルを発信し、ネットワークを構築すべき相手先を内外に求めていく姿勢を共有することが重要と考える。

例えば、国際海上輸送においては、伊勢湾背後の企業が深化するグローバルサプライチェーンの中に参加できるよう輸送において輸送時間、輸送費用、災害リスク等の面で遜色がない物流環境を整える必要がある。このため、航路網と寄港頻度が充実し、低廉な海上交通ネットワークを伊勢湾の港湾群が一丸となって追求すべきである。

国内海上輸送においては、各港と国内陸上輸送網の整備状況や輸送環境を踏まえ、伊勢湾の港湾群と海上交通ネットワークを形成するに相応しい国内の地域・港湾との連携を追求すべきである。

伊勢湾の背後圏輸送においては、伊勢湾の港湾群に接続する高速交通網の拡大を梃子とした、生産地、消費地となる背後の地域との取引の拡大を追求すべきである。東海環状自動車道、新東名高速道路・新名神高速道路、中部国際空港、リニア中央新幹線等は伊勢湾の港湾群の背後圏拡大に大きく寄与している。

外航クルーズの周遊ルートも、国内外の魅力的な港湾のネットワークが周遊ルートとして商品化される。クルーズネットワークに選ばれる自然、食、観光等多様な魅力を備えた港湾群を伊勢湾が用意できるかである。

なお、港湾間の健全な競争環境の醸成、港湾BCP等の強大化する自然災害への対応、伊勢湾

の海洋環境の保全等のテーマに対して伊勢湾の港湾群は協調して取組むべきである。愛知県では、すでに3港共同のポートセールス等の検討・実施を進めている。伊勢湾にある中部国際空港は、将来の完全24時間化という課題を見据え、空港機能の充実を始めとする空港活性化の取組が進み、高速交通体系としての人の往来が期待される。伊勢湾に港湾と空港があることは、人・モノの移動の選択肢が各段に広がる相乗的な効果が期待できる。

伊勢湾は、海上、航空、陸上交通のネットワークハブとしてポテンシャルを活かして、人・モノ・情報を呼び込み、新たな付加価値を創造し、発信する空間

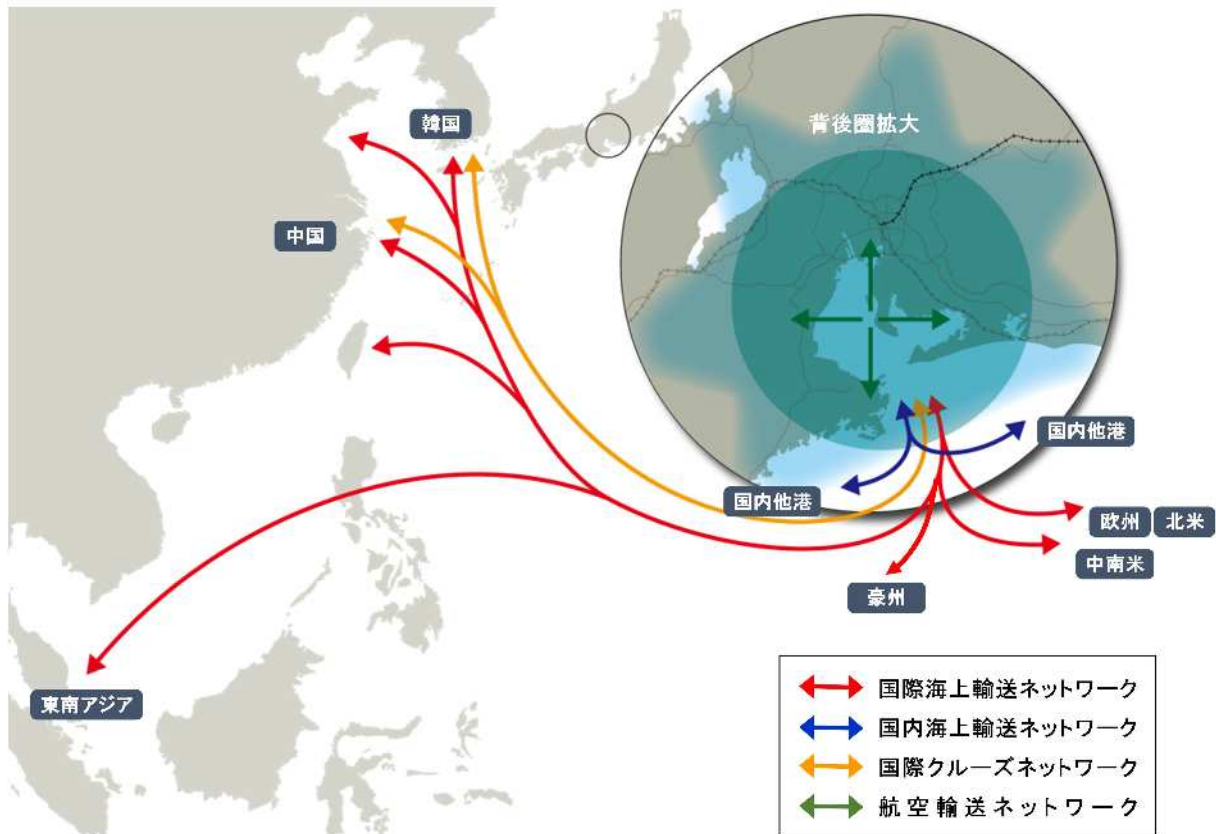


図 伊勢湾の港湾の成長方策

4.2 伊勢湾の港湾の先導プロジェクト

3章の8つの柱で総合的にとるべき方策を整理したが、特に中部圏の成長をけん引するため、重点的に取り組むべき港湾の先導プロジェクトを次の通り提案する。

(1) AIの活用による高効率ターミナルを実現した港湾

ものづくり産業に代表される伊勢湾の港湾においては、取扱貨物量の増加や船舶の大型化、一層の深化が予想されるグローバルサプライチェーンへの対応が求められる。

このため、伊勢湾においては、就航するコンテナ船の大型化に対応し、岸壁の増深と耐震強化、泊地の増深、コンテナ蔵置能力の向上を含むコンテナターミナルの再編・改良を進める。船舶の遅延早着にも柔軟に対応できるよう、必要に応じてバースを連続で一体運用することも検討する。

荷役の生産性と労働安全性の高いコンテナターミナルの実現に向け、労使協調の下、荷役機械の遠隔操作化や自動化の技術開発と導入を検討する。コンテナ搬出入データ等のビッグデータとAIを活用し、ゲート前の混雑解消、荷繰りの最小化、荷役機械の操作の合理化等のターミナル運営を最適化するアルゴリズムの開発とTOS（ターミナル・オペレーション・システム）への実装によりAIターミナルの実現を目指す。

また、トレーラーの隊列走行や自動走行、船舶の自動運航や自動離着岸装置といった、コンテナターミナル周辺の技術開発動向を見据え、船舶の定時運航、ターミナルでの効率的な荷役、目的地への定時性の高い輸送と、物流の流れを止めない高度なサプライチェーンの構築を港湾の側から支える。港頭地区でのコンテナのドレージには、自動走行による移動手段の技術開発の検討を進める。

これらの効率化を進めるうえで、名古屋港のNUTSの運用に見られる、貨物情報の電子化と情報連携基盤を各港で進める。

(2) エネルギーの多様化に対応した港湾の再編

国連サミットで「SDGs（持続可能な開発目標）」が採択されたことで、様々な分野で持続可能性を重視することが標準となっており、環境配慮型のエネルギーへの転換が進められる。そうした中で、化石燃料は、環境負荷の高い石油や石炭から、環境負荷の低いLNGへの転換も進む。またバイオマス発電や風力発電等の再生可能エネルギー需要の増加も見込まれる。伊勢湾においても、エネルギーの多様化に対応した受入環境の整備を進めることが重要である。

このため、石油や石炭については、専用ふ頭での荷役が多いものの、港湾施設の老朽化が進むとの指摘がある。地域への安定供給の観点から港湾施設の機能更新や補修の支援を図る。バイオマス燃料については、低利用の港湾施設の廃止・利用転換、ふ頭用地の造成によって燃料の供給場所と蔵置場所を確保する。LNG燃料船の普及に向けて、LNG補給拠点やバン

カリリング船の建造を支援し伊勢湾を北東アジアにおける LNG バンカリング拠点としての形成を目指す。LNG燃料船やバンカリング船に対して入港料の減免等のインセンティブを与え、LNG燃料船の普及を図る。また、洋上風力発電については伊勢湾や外湾での発電候補地の可能性をみる。

(3) 新技術の導入による強くしなやかな港湾

港湾において災害リスクを如何に合理的に低減させているかが、企業立地や航路誘致の大きな判断材料になっている。伊勢湾においては、切迫する南海トラフ地震・津波への備えや地球温暖化による高潮災害への対応が求められている。一方で、港湾施設の多くは高度経済成長期に建設され老朽化も深刻である。こうした中、施設の建設と維持管理への投入される人材や資源も限定的であり、建設従事者の高齢化等の担い手確保も十分に進んでいない現状にある。

このため、伊勢湾全域において、ハード面からは、減災と災害発生時における早期の復旧を意識し、耐震強化岸壁の計画的な配置、施設の耐震対策や海岸保全施設の早期の改修を行う。ソフト面からは、港湾BCPの実効性を高めるよう関係機関での訓練や協力体制の強化、RORO船や広域的な代替輸送路等のリダンダンシーの高い海上・陸上交通ネットワークの構築を図る。特に、コンテナ取扱港湾が集中する伊勢湾では、コンテナターミナル運営の事業継続を図るため、施設の防災対策、港湾保安やサイバーテロへの対策を整える。またIoTを活用したセンシング技術の導入等により、コンテナ等の漂流物の早期回収といった航路啓開の体制を整える。

港湾建設の生産性を高めるため、特に伊勢湾で工事需要の多い浚渫、地盤改良、維持管理等の工事についてi-Constructionの導入を進める。建設生産プロセス全体を3次元で電子情報管理するCIMを、設計・施工のみでなく、施設の維持管理における健全度の定期点検や、災害時の施設の利用可否全診断への活用を促す。

4.3 先導プロジェクトの段階計画

3.3 で掲げた対応方策は、成果指標を設ける等、進捗状況を管理し、当ビジョンでレビューを実施することが望ましい。

方策の実施に際して、PDCA サイクルでの継続的に施策改善・フィードバックを図る。

なお、プロジェクトの計画、実施等については各港湾を所管する行政や各港湾を利用する民間事業者等の関係者をはじめ、地域の実情を踏まえて進めることが望ましい。

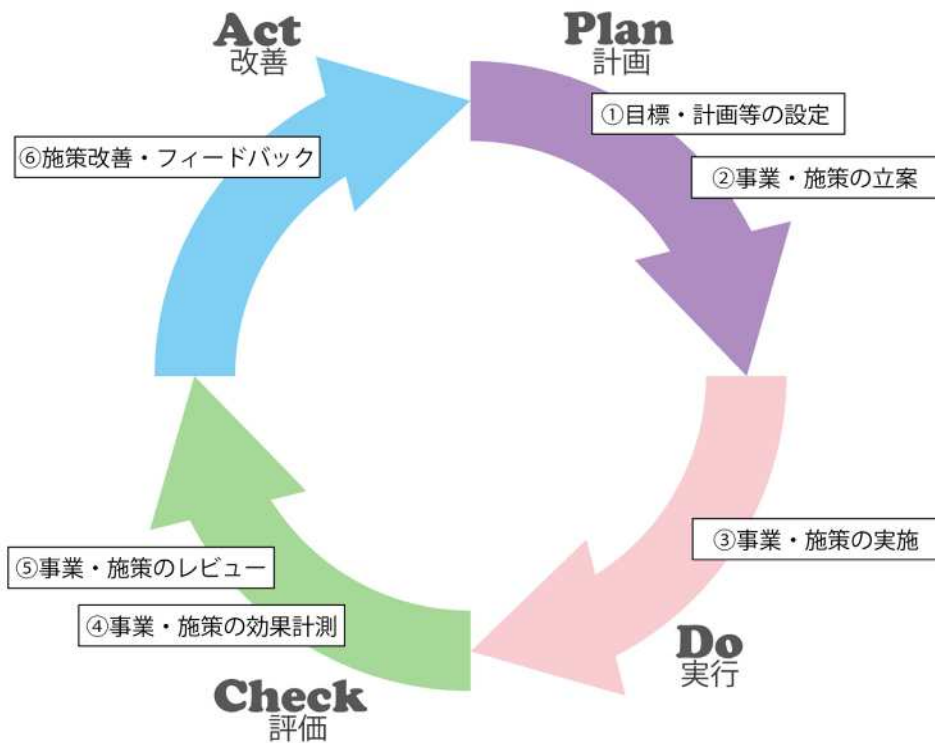
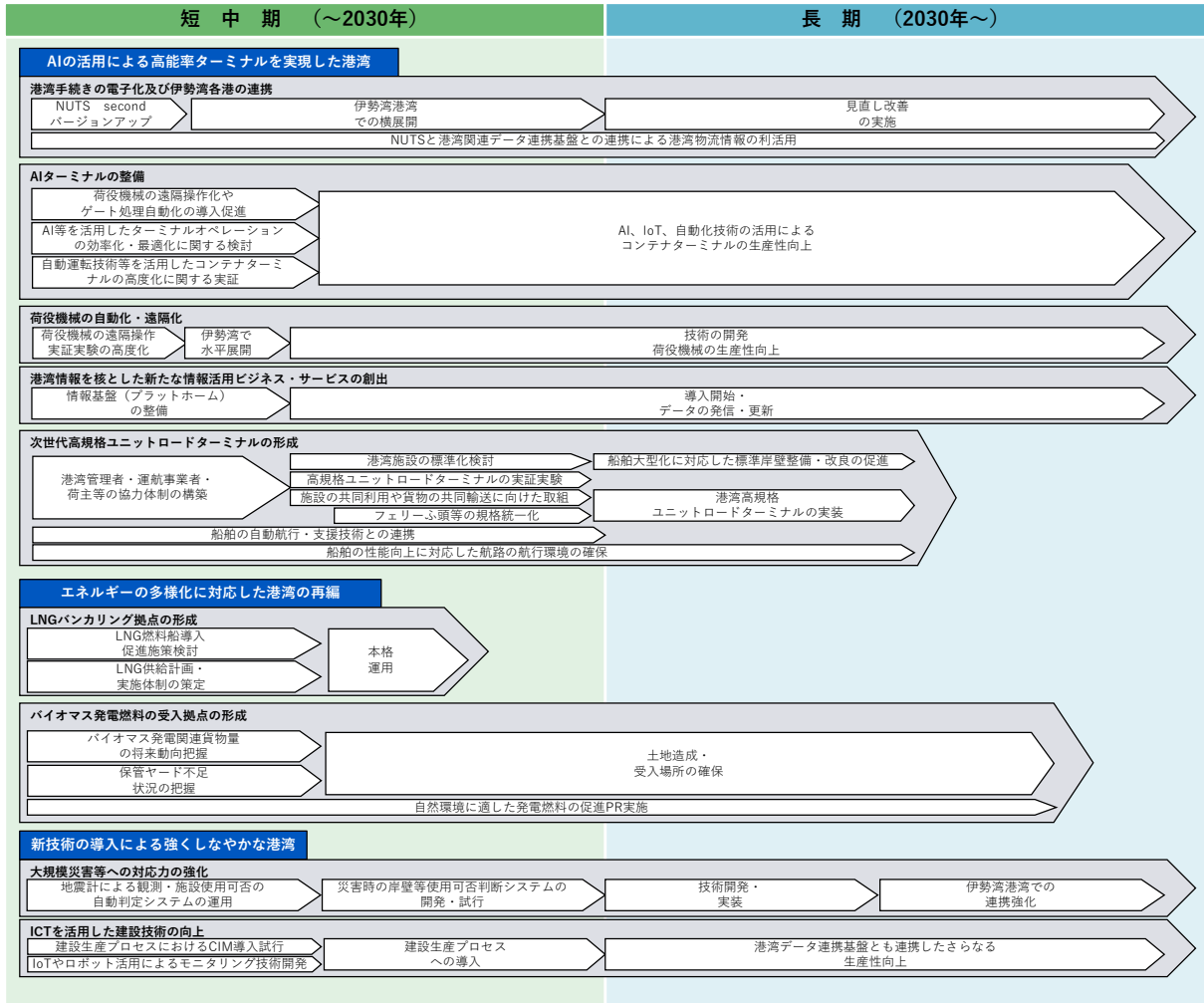


図 PDCA サイクルによる継続的な施策の改善

〇先導プロジェクトの段階計画(例)

1章～3章より先導プロジェクトを以下の通り設定し、その段階計画(例)を以下に示す。先導プロジェクトの段階計画(例)は各港湾の計画策定・運営効率化・背後地への企業投資に向けて、目標年である2030年までの短中期と2030年以降の長期の段階的な方針を示したものである。

先述の通り、各プロジェクトの計画、実施等においては、各港湾を所管する行政や各港湾を利用する民間事業者等の関係者や各地域の実情を踏まえる必要がある。



5 伊勢湾の港湾の目指すべき方向性 を実現するための対応方策

伊勢湾の港湾の目指すべき方向性を実現するための対応方策

基本理念 ～我が国の国際競争力を牽引するグローバルハブの形成と、中部圏の賑わい、安全安心を確保する港湾群～	目指すべき方向性	対応方策（施策・プロジェクト）					
		名古屋港	四日市港	三河港	衣浦港	津松阪港	全般 (伊勢湾全体・地方港)
<p>グローバルバリューチェーンを構築する物流機能の深化</p>	<p>①-1：多様な航路網の拡充及び輸出入コンテナ貨物のインバランスの改善</p>	<p>△コンテナ・ラウンド・ユース、インランドデポの設置の促進に向けた支援 △輸出入のインバランスの解消に向けた輸入貨物量の確保 △航路の多方面・多頻度化に向けたコンテナ航路サービスの強化</p>	<p>△コンテナ・ラウンド・ユース、インランドデポの設置の促進に向けた支援 △輸出入のインバランスの解消に向けた輸出貨物量の確保</p>	<p>△コンテナ・ラウンド・ユース、インランドデポの設置の促進に向けた支援 △輸出入のインバランスの解消に向けた輸入貨物量の確保 △航路の多方面・多頻度化に向けたコンテナ航路サービスの強化</p>	<p>△輸出入のインバランスの解消に向けた輸入貨物量の確保</p>		
	<p>①-2：グローバルサプライチェーンの深化へ対応した貿易・物流サービスの提供</p>	<p>●コンテナターミナル岸壁の増深(飛島ふ頭東側) ●□ガントリークレーンの大型化 ○コンテナターミナルの機能拡充(飛島ふ頭南側 TS3 岸壁、鍋田ふ頭 T4 岸壁) ●○航路・泊地等の持続的な機能確保・強化 □航路・泊地等の持続的な機能確保・強化に向けた土砂処分場の確保(名古屋港ポートアイランドの土地利用検討) ●コンテナターミナルの荷役機械高度化(鍋田ふ頭遠隔操作化 RTG 導入事業) ●国際競争力強化に繋がる名古屋港統一ターミナルシステム(NUTS-web)のNUTS・2ndの開発中(2023年度運用開始予定) □船舶大型化に対応した大水深岸壁等の整備・航路の拡幅 ●荷捌き地の拡充 ○輸入穀物受入機能の強化(国際バルク戦略港湾) △航路の多方面・多頻度化に向けたコンテナ航路サービスの強化(再掲) □臨海部物流拠点の形成 □ふ頭機能の再編・機能拡充・効率化 ●完成自動車の取扱機能の集約・拠点化</p>	<p>○コンテナ取扱機能の強化と物流用地の拡充のため、霞ヶ浦北埠頭 81 号耐震強化岸壁の整備 ○霞ヶ浦地区のふ頭再編 △航路の多方面・多頻度化に向けたコンテナ航路サービスの強化 □船舶大型化に対応した大水深岸壁等の整備・航路泊地の拡幅 ○コンテナターミナルの機能強化 □臨海部物流拠点の形成 □ふ頭機能の再編・機能拡充・効率化 ●完成自動車の取扱機能の集約・拠点化 □航路・泊地等の持続的な機能確保・強化に向けた土砂処分場の確保</p>	<p>□船舶大型化に対応した大水深岸壁等の整備・航路泊地の拡幅 ○コンテナターミナルの機能強化 □臨海部物流拠点の形成 □ふ頭機能の再編・機能拡充・効率化 ●完成自動車の取扱機能の集約・拠点化 ●完成自動車荷役、モータープール利用を一元化するため、神野西地区、蒲郡地区の埋め立てによるふ頭用地の確保 □航路・泊地等の持続的な機能確保・強化に向けた土砂処分場の確保</p>	<p>●新エネルギーなどの貨物需要に対応した用地造成 □船舶大型化に対応した大水深岸壁等の整備・航路の拡幅 □臨海部物流拠点の形成 ●自動車部品の取扱機能の集約・拠点化 □航路・泊地等の持続的な機能確保・強化に向けた土砂処分場の確保 □ふ頭機能の再編・機能拡充・効率化</p>		
	<p>①-3：農林水産物等の輸出強化</p>						<p>□農林水産物・食品の輸出促進基盤の整備</p>
	<p>①-4：港湾と背後圏とのシームレスな接続</p>	<p>●港内交通の円滑化(ふ頭間道路整備、道路・交差点改良等)</p>	<p>□臨港地区(霞ヶ浦地区～四日市地区)の整備</p>	<p>○臨港道路「東三河臨海線」の整備 ●背後地道路とのアクセス強化</p>	<p>○港湾背後地を結ぶ臨港道路「知多西三河線」の整備 ◆重要物流道路の整備(国道23号、国道247号、知多半島道路) ●中部国際空港との連携</p>		<p>○港湾のふ頭間連絡道路の整備 ○背後地域との広域道路ネットワークの形成</p>
	<p>①-5：次世代産業のさらなる発展</p>		<p>□石原地区の将来利活用 ○コンテナ取扱機能の強化と物流用地の拡充に向けた耐震強化岸壁の整備(霞ヶ浦北ふ頭81号岸壁)</p>		<p>○スクラップを取り扱う外港地区岸壁(-10.0m)の整備 ●航空宇宙産業の集積に向けた支援</p>		<p>△規制緩和やインセンティブ制度を活用した次世代産業等の集積に向けた支援 △官民一体となった伊勢湾全体の連携によるポートセールスの実施</p>
	<p>①-6：港湾物流の高度化・ブランド力向上</p>						<p>△港湾関連手続・取引の電子化 □荷役機械の自動化・遠隔操作化 △ビックデータ活用による高品質な港湾物流サービスの展開</p>

凡例：●：事業実施中の案件、○：港湾計画に位置付けがあるものの未着手の案件、□：港湾計画に位置付けられていないが事業化の検討が望まれる案件、▲：ソフト対策として展開中の案件、△：ソフト対策として取り組みが望まれる案件、◆：港湾の整備の範疇ではないが事業実施中の案件、事業化が望まれる案件

基本理念 ～我が国の国際競争力を牽引するグローバルハブの形成と、中部圏の賑わい、安全安心を確保する港湾群～	目指すべき方向性	対応方策（施策・プロジェクト）					
		名古屋港	四日市港	三河港	衣浦港	津松阪港	全般 (伊勢湾全体・地方港)
グローバルバリューチェーンを構築する物流機能の深化	②-1：船舶の大型化に対するターミナル整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 完成自動車取扱機能強化（岸壁及び埋立整備） ○ フェリーふ頭移転への対応 ○ RORO 船受入機能の強化 ○ 港内交通の円滑化（ふ頭間道路整備、道路・交差点改良等） ○ 貯木場及びふ頭間の埋立による機能再編 □ 内航フェリー・RORO ネットワークの充実 ● 利用促進のための PR 活動 	<ul style="list-style-type: none"> □ 霞ヶ浦地区と四日市地区の機能分担 ○ コンテナ船の大型化に対応するため、霞ヶ浦北埠頭 81 号耐震強化岸壁の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 臨港道路「東三河臨海線」の整備 ● 工業用地の整備（明海地区） ● 埋立及びふ頭再編による用地創出 ◆ 高速道路インターチェンジ周辺等へのインランドデポ等の大規模物流拠点の形成 □ 内航フェリー・RORO ネットワークの充実 ● 利用促進のための PR 活動 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 衣浦ポートアイランド活用 ● 新たな埋立地整備 ○ 大水深岸壁の整備 □ 内航フェリー・RORO ネットワークの充実 ● 利用促進のための PR 活動 ● 用地造成、周辺の道路整備（中央ふ頭西、中央ふ頭東、外港地区） 	<ul style="list-style-type: none"> □ サプライチェーンに着目した内陸側及び港頭地区を中心とした輸送網整備 □ 船舶のリプレイスに対応したフェリー・RORO ターミナルの整備 □ 内航フェリー・RORO 船ターミナルのスペースの統一化 ◆ 名古屋第二環状自動車道、東海環状自動車道の早期完成（ミッシングリンクの解消） 	
	②-2：次世代高規格ユニットロードターミナルの形成					<ul style="list-style-type: none"> □ 荷主と運航事業者・物流事業者の連携に向けたマッチングシステムの構築 ● 背後ネットワークの機能強化 ◆ ダブル連結トラックの導入 ◆ 鉄道を活用したモーダルシフトの実施 □ インランドデポの整備 □ 物流施設の再編・集約化によるロジスティクスセンターの導入 △ 高規格ユニットロードターミナルの形成 □ 無人航送の増加に伴うシャーシヤードの確保 	

凡例：●：事業実施中の案件、○：港湾計画に位置付けがあるものの未着手の案件、□：港湾計画に位置付けされていないが事業化の検討が望まれる案件、▲：ソフト対策として展開中の案件、△：ソフト対策として取り組みが望まれる案件、◆：港湾の整備の範疇ではないが事業実施中の案件、事業化が望まれる案件

基本理念 ～我が国の国際競争力を牽引するグローバルハブの形成と、中部圏の賑わい、安全安心を確保する港湾群～	目指すべき方向性	対応方策（施策・プロジェクト）						
		名古屋港	四日市港	三河港	衣浦港	津松阪港	全般 (伊勢湾全体・地方港)	
地域ポテンシャルを活用した新エネルギー拠点形成への挑戦	③世界的な気候変動に対応した新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成	③-1：臨海部と親和性の高いエネルギー産業等の誘致	○LNG を供給するための施設整備への支援 ▲LNG 燃料船を誘致するインセンティブ制度 ○LNG 受入機能の強化	○81号岸壁整備を見据えた霞ヶ浦地区のふ頭再編 ○LNG を供給するための施設整備への支援 ▲LNG 燃料船を誘致するインセンティブ制度	□LNG を供給するための施設整備への支援 ▲LNG 燃料船を誘致するインセンティブ制度 ○田原ふ頭耐震強化岸壁の整備 □低炭素・新エネルギー振興拠点の形成	○LNG を供給するための施設整備への支援 ▲LNG 燃料船を誘致するインセンティブ制度 ○衣浦港ポートアイランドの活用 ●用地造成、周辺の道路整備（中央ふ頭西、中央ふ頭東、外港地区）	▲津松阪港大口地区への企業誘致	□老朽化した企業専用施設の更新・維持管理の支援 □新エネルギー産業の誘致及びエネルギー拠点形成
		③-2：資源エネルギーの受入・供給拠点の形成	□船舶の大型化に対応した大水深ターミナル・水域施設の整備 ◆企業間連携による大型船での共同輸送の促進 ●バイオマス発電燃料の保管施設の整備 □新エネルギー産業の誘致及びエネルギー拠点形成	●バイオマス発電燃料の保管施設の整備	□発電燃料の輸入増に対応した岸壁等港湾施設の整備 ◆再生可能エネルギーの促進（風力発電、太陽光発電、バイオマス発電） ●バイオマス発電燃料の保管施設の整備 □新エネルギー産業（バイオマス、LNG、水素、メタンハイドレート等）の誘致及びエネルギー拠点形成	○大水深岸壁の整備（中央ふ頭西、外港地区） □船舶の大型化に対応した大水深ターミナル・水域施設の整備 ◆企業間連携による大型船での共同輸送の促進 ●バイオマス発電燃料の保管施設の整備		
	④SDGs（持続可能な開発目標）の実現を環境面で支える港湾・物流活動のグリーン化	④-1：LNG バンカリング拠点の形成	○LNG を供給するための施設整備への支援 ▲LNG 燃料船を誘致するインセンティブ制度 ▲△グリーンアワード・プログラム認証船舶に対するインセンティブ制度	○LNG を供給するための施設整備への支援 ▲LNG 燃料船を誘致するインセンティブ制度	○LNG を供給するための施設整備への支援 ▲LNG 燃料船を誘致するインセンティブ制度	○LNG を供給するための施設整備への支援 ▲LNG 燃料船を誘致するインセンティブ制度		
		④-2：「カーボンフリーポート」の実現	△港湾車両（トレーラーや荷役機械など）のFC（燃料電池）化等 ●電動RTGの導入（鍋田ふ頭コンテナターミナル） ●水循環プランの実施（中川運河） ●生物多様性に配慮した浅場造成 ▲△グリーンアワード・プログラム認証船舶に対するインセンティブ制度	□係留船舶へ電力供給する陸上電力供給施設の整備 ▲「伊勢湾再生推進会議」や「三重県海岸漂着物対策推進協議会」を通じた検討	□名古屋港へのコンテナバージ輸送の検討 ●浅場を利用したブルーカーボン生態系の育成等 ●御津地区における覆砂事業 ●三河湾での海域環境保全（伊勢湾再生海域検討会三河湾部会） ●▲□係留船舶へ電力供給する陸上電力供給施設の整備	○集約による物流活動の効率化、低炭素化（外港地区）	▲「伊勢湾再生を考える三重沿岸の勉強会」や「三重県海岸漂着物対策協議会」を通じた検討	□先進技術を用いた低炭素化設備の導入 □環境配慮型エネルギーの利用促進 ●内航フェリー・RORO ネットワークの拡充 □国内海上輸送のモーダルシフトや船舶の低炭素化への対策 ▲利用促進のためのPR活動 □SO _x 等船舶からの環境対策の実施 □荷役機械電動化、照明LED化、船舶陸電設備等の導入 ▲伊勢湾再生行動計画の着実な推進 □汚泥浚渫、覆砂事業等による水質等海域環境の改善 □干潟、浅場、藻場及び臨海部の大規模緑地の保全・再生・創造
		④-3：循環型物流の促進	●○循環資源を取扱う港湾施設整備の推進		○循環資源を取扱う港湾施設整備の推進 ○スクラップを取扱う明海地区岸壁の整備 □中古自動車等の取扱用地の確保	○循環資源を取扱う港湾施設整備の推進 ○スクラップを取り扱う外港地区岸壁(-10.0m)の整備		

凡例：●：事業実施中の案件、○：港湾計画に位置付けがあるものの未着手の案件、□：港湾計画に位置付けされていないが事業化の検討が望まれる案件、▲：ソフト対策として展開中の案件、△：ソフト対策として取り組みが望まれる案件、◆：港湾の整備の範疇ではないが事業実施中の案件、事業化が望まれる案件

基本理念 ～我が国の国際競争力を牽引するグローバルハブの形成と、中部圏の賑わい、安全安心を確保する港湾群～	目指すべき方向性	対応方策（施策・プロジェクト）						
		名古屋港	四日市港	三河港	衣浦港	津松阪港	全般 (伊勢湾全体・地方港)	
情報通信技術により最先端のものづくりへの進化を支える産業基盤を支援	⑤-1：サイバーポートの構築	△港湾関連データ連携基盤等とのデータ接続、連携					△電子申請（NACCS）への対応	△港湾関連手続・取引の電子化 △情報通信技術を活用した貨物情報や港湾施設情報の共有化 △最適な航行経路の選択による運航定時性向上に向けた取組みの支援 △港湾手続きの効率化
	⑤-2：AIターミナルの実現	<ul style="list-style-type: none"> ●コンテナターミナルの荷役機械の高度化（鍋田ふ頭遠隔操作 RTG 導入事業） ●自動化荷役の実施（飛島ふ頭南側コンテナターミナル） ●コンテナ情報や港湾施設情報を共有するシステムの導入 ●名古屋港統一ターミナルシステム（NUTS-web）についてグレードアップしたNUTS・2ndの開発中（2023年度運用予定） □AIターミナル導入の検討 ●集中管理ゲートの運用 △高規格ユニットロードターミナル構築に向けた支援	□荷役機械の自動化・遠隔操作化 △霞ヶ浦地区の物流機能強化として、コンテナ取扱機能の集約と効率化に合わせ、AIターミナル導入の検討 △コンテナ情報や港湾施設情報を共有するシステムの導入 △高規格ユニットロードターミナル構築に向けた支援	□荷役機械の自動化・遠隔操作化 △エリア Wi-Fi 等の通信インフラの整備 △広大なモータープールにおける車両管理をIoT技術による効率化 △コンテナ情報や港湾施設情報を共有するシステムの導入 △コンテナターミナルの自動化 □完成自動車荷役・コンテナ荷役の完全自動化の実現 □岸壁-モータープール間の自動隊列輸送の実現 □自動運転や隊列走行に対応した臨港道路の高質化 △自動運行車両によるふ頭間における無人搬送システム △高規格ユニットロードターミナル構築に向けた支援		△バルク貨物物流の高度化、AI化の検討（全体）		
国際大交流時代を拓く観光・交流を促進する人流拠点の形成	⑥-1：官民連携による国際クルーズ拠点形成	○旅客船用岸壁の整備、大型客船・フェリー連携交流拠点整備（金城ふ頭東側） ●岸壁の老朽化対策（ガーデンふ頭）	□霞ヶ浦地区と四日市地区の機能分担 ●四日市港霞ヶ浦地区の機能強化 ●クルーズ船受入対応の充実・強化（三重県クルーズ振興連携協議会）	●蒲郡地区における大型クルーズ船の接岸および貨物船の接岸可能な岸壁の整備。 □蒲郡航路の拡幅及び泊地浚渫 □蒲郡地区における旅客ターミナルの整備			▲受入対応の充実・強化（三重県クルーズ振興連携協議会）	□官民連携による国際クルーズ拠点形成 □クルーズ船受入のための係留施設等の整備 ▲円滑かつ快適な訪日外国人の受入環境の整備 □物流と人流の棲み分けに向けたインフラ整備
	⑥-2：新たなクルーズ需要の取り込み	<ul style="list-style-type: none"> ●名古屋港外航クルーズ船誘致促進会議の取組 ●屋根付通路の整備（ガーデンふ頭） ●クルーズ旅客等の満足度向上・消費拡大促進事業（中川運河） 		▲クルーズ船誘致活動 ▲伊勢湾内へのクルーズ船寄港港と連携したツアー誘致の検討（蒲郡市等）		▲伊勢湾内へのクルーズ船寄港港と連携したツアー誘致の検討（半田市、碧南市等）	▲伊勢湾全体が一体となった外航クルーズ船社へのポートセールスの実施 △伊勢湾の港湾発着クルーズ客船の誘致 △フライ&クルーズによる伊勢湾の港湾発着クルーズの拡大 △コンベンション&クルーズによる発着クルーズの拡大（常滑港） ▲国内フェリー・鉄道・リニアを活用した、新たな魅力ある観光メニューの充実 □スーパーヨットの受入環境の整備 ▲スーパーヨットの誘致に向けたインセンティブの付与	

凡例：●：事業実施中の案件、○：港湾計画に位置付けがあるものの未着手の案件、□：港湾計画に位置付けされていないが事業化の検討が望まれる案件、▲：ソフト対策として展開中の案件、△：ソフト対策として取組みが望まれる案件、◆：港湾の整備の範疇ではないが事業実施中の案件、事業化が望まれる案件

基本理念 ～我が国の国際競争力を牽引するグローバルハブの形成と、中部圏の賑わい、安全安心を確保する港湾群～	目指すべき方向性	対応方策（施策・プロジェクト）					
		名古屋港	四日市港	三河港	衣浦港	津松阪港	全般 (伊勢湾全体・地方港)
国際大交流時代を拓く観光・交流を促進する人流拠点の形成	⑦-1:「おもてなし空間」の創造及びパブリックアクセスの整備	<ul style="list-style-type: none"> △名古屋港水族館や中川運河などと、背後の観光施設との連携拡充(金城ふ頭) □名古屋市による交流施設の移転・拡充(中川運河) ●中川運河沿岸や堀止の新たな再開発、沿岸立地企業に対する魅力ある運河景観づくりへの協力要請(中川運河再生計画) ●□老朽化した護岸の改修、緑地の整備、水質改善 △水上交通網の充実(その他) ●大江川緑地の整備 ○緑地及び海浜の整備(空見ふ頭、弥富ふ頭) ○ボートパーク整備(弥富地区) 	<ul style="list-style-type: none"> ▲四日市地区において、背後の鉄道駅(JR、近鉄)との連携 ●観光資源を活かした緑地護岸の整備 ▲情報提供施設(案内看板)等の設置 ●みなとまちづくりプランの策定及び推進 	<ul style="list-style-type: none"> □蒲郡駅から海辺及び竹島までの動線の整備 ●みなとオアシス(蒲郡地区) ▲地域資源の活用した、みなとオアシス、釣り振興モデル港等の制度活用の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ▲港湾と連携したみなとまちづくりの検討(全体) ◆都市再生事業を活用したまちづくり(半田市、碧南市等) ●港湾計画に位置付けのある緑地事業(事例:碧南緑地ビーチコート)(中央ふ頭東、高浜、東浦地区) 		<ul style="list-style-type: none"> □親水性と高潮対策を両立させた魅力あるウォーターフロント空間の形成 □近隣駅からウォーターフロントエリアへ人の流れを促す「訪れたいくなるみなと」にするためのアクセス整備 ▲地域住民や外国人雇用者の力を活用したフリー観光客へのサポート体制の充実(自動車配送サービス、民泊、観光案内・通訳など) ◆リニアを活用した広域交流拠点の形成 □臨海部における緑地や広場等、防災時にも活用可能な大規模用地の確保 ●みなとオアシス会議の開催 ▲伊勢湾のみなとオアシスが連携してイベントや行事を実施・PR △地域資源の発掘と各種関係者の連携によるメニュー・コンテンツの創出 △伊勢湾港湾周辺における周遊性の向上
	⑦-2: 民間資金も活用した臨海部空間の再開発	<ul style="list-style-type: none"> (ガーデンふ頭) ●再開発に向けた取組 	<ul style="list-style-type: none"> ▲埋もれている文化財を再発掘し、周辺の老朽化した民間施設の更新時期に合わせて再開発を実施し、移転や修景施設建替の協力を要請(四日市港旧港地区の再開発等) ▲四日市港四日市地区の再開発及び周辺地域を含めた港まちづくりの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○インナーハーバー計画(蒲郡地区) □ブランド価値を生むみなとまちづくり(蒲郡、大塚、御津地区) △緑地等の管理運営にネーミングライツ等の民間資金を活用 ●民間による大型ボート対応のマリーナ整備(大塚地区) 			<ul style="list-style-type: none"> □未利用地等の開発。既存の周辺施設との一体感を持たせたデート・ショッピング・グルメスポットとしての空間形成 □まちづくりと一体となった良好な港湾空間の形成 △みなとオアシスの整備・連携の強化 △民間資金を活用した新たな手法による港湾の再開発の促進 △□低利用地等の民間開放を通じた親水空間の創出 △地域活動への積極的な支援
	⑦-3: 観光客への魅力発信・利便性及び防災性の向上			<ul style="list-style-type: none"> △単一港のナイトクルーズのみならず、複数港をまたがるナイトクルーズなど、港の景観を生かした観光メニュー(四日市港夜景クルーズの活用) 	<ul style="list-style-type: none"> △三河湾沿岸地域、東三河地域が連携した観光メニューの開発 △刈谷ハイウェイオアシス観光と併せた宿泊ツアーとして売込み ▲地域資源を活用したみなとオアシス、釣り振興モデル港等の制度活用の検討 	<ul style="list-style-type: none"> △刈谷ハイウェイオアシス観光と併せた宿泊ツアーとして売込み 	<ul style="list-style-type: none"> ▲みなと祭りやビーチイベント開催 ▲最新技術を活用したアクティビティの組み込み △海浜資源を生かしたイベント・レジヤの実施 △港湾施設を有効活用した海釣り文化振興 ▲官民連携した港湾空間の魅力伝達 △IoTやAIを活用した観光支援ツールの充実

凡例：●：事業実施中の案件、○：港湾計画に位置付けがあるものの未着手の案件、□：港湾計画に位置付けされていないが事業化の検討が望まれる案件、▲：ソフト対策として展開中の案件、△：ソフト対策として取り組みが望まれる案件、◆：港湾の整備の範疇ではないが事業実施中の案件、事業化が望まれる案件

基本理念 ～我が国の国際競争力を牽引するグローバルハブの形成と、中部圏の賑わい、安全安心を確保する港湾群～	目指すべき方向性	対応方策（施策・プロジェクト）					
		名古屋港	四日市港	三河港	衣浦港	津松阪港	全般 (伊勢湾全体・地方港)
安定的な港湾機能の発揮・大規模自然災害に備えた防災・減災対策の推進	⑧-1：災害時の物資輸送ルート確保に向けた岸壁やターミナル等の耐震化	<ul style="list-style-type: none"> ●防潮壁や防潮水門の地震津波対策 ●緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁の整備(金城ふ頭、弥富ふ頭、横須賀ふ頭、北浜ふ頭) ●幹線貨物輸送に対応した耐震強化岸壁の整備(飛島ふ頭、鍋田ふ頭、北浜ふ頭) ○耐震強化岸壁に至るアクセス道路の機能強化 □バルク貨物を取り扱う民有護岸の老朽化対策 ●名古屋港 BCP・伊勢湾 BCPの実効性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○霞ヶ浦地区北ふ頭の耐震強化岸壁(W81岸壁)の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ●ガントリークレーンの免震改良 △自衛隊と連携した地域防災拠点の整備 ●田原ふ頭耐震強化岸壁の整備(再掲) ●神野耐震岸壁整備 ●コンテナ流出防止対策 ●荷捌き地のかさ上げ □自動車産業等におけるサプライチェーンを確保するための港湾機能の強靱化 	<ul style="list-style-type: none"> ○衣浦ポートアイランド活用(耐震強化岸壁の整備)について国・県等への要望活動 □バルク貨物を取り扱う民有護岸の老朽化対策 	<ul style="list-style-type: none"> ●岸壁の耐震化(鳥羽港) ●臨港道路の耐震化(白子港) ○耐震強化岸壁、防災拠点緑地等の地域防災拠点の整備 	
	⑧-2：地球温暖化に対応した高潮波浪暴風対策や地震津波対策	<ul style="list-style-type: none"> ●防災教育・訓練の推進 ●沿岸防災情報管理システムの運用 ●名古屋港BCP・伊勢湾BCPの実効性の向上(再掲) △情報通信技術を活用した防災力の向上 	<ul style="list-style-type: none"> □高速道路のアクセス利便性を活かし滋賀、奈良、京都方面への防災拠点港(四日市港霞ヶ浦地区) ▲ドローンを活用した港湾施設点検等の実施 △防災施設の自動化、遠隔操作化 	<ul style="list-style-type: none"> ●BCPによる体制構築(全体) ●エリア減災計画の策定(全体) 	<ul style="list-style-type: none"> ●BCPによる体制構築(全体) △エリア減災計画の策定(全体) 	<ul style="list-style-type: none"> ●リダンダンシー確保に向けた海上・陸上輸送ネットワークの構築 ●中部地方整備局主催による各BCP協議会 ●PDCAサイクルによるBCPの更新 ●国土強靱化地域計画等との連携 □海面水位の上昇等に対応した防護能力等の向上 □平時利用を考慮した無堤区間の解消 □異常気象による高潮・高波等に対応したコンテナ流出対策・ガントリークレーン安全対策 ●海洋環境整備船「白龍」による、伊勢湾内に発生した流木等の漂流物の回収体制の構築 ▲情報通信技術を活用した防災体制の強化 	
	⑧-3：老朽施設の適切な維持管理・更新	<ul style="list-style-type: none"> ●維持管理計画に基づく予防保全事業・老朽化対策事業の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ●維持管理計画に基づく予防保全事業・老朽化対策事業の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ●維持管理計画策定および計画的な維持補修 	<ul style="list-style-type: none"> ●維持管理計画策定および計画的な維持補修 	<ul style="list-style-type: none"> ●維持管理計画に基づく計画的な維持管理 △港湾管理者と民間事業者が維持管理情報を共有できるシステムの構築 	<ul style="list-style-type: none"> □維持管理計画に基づく計画的な維持管理及び港湾計画に基づく計画的な施設更新 □ふ頭機能の再編・効率化、港湾施設の廃止や利用転換 □水中部の構造物の点検技術開発の推進 □維持管理で発生する浚渫土を用いた環境対策 ●維持管理計画の策定及び計画的な維持補修
	⑧-4：「i-Construction」の取組の深化	<ul style="list-style-type: none"> ●ICTを活用した測量・施工等「i-Construction」の推進による港湾建設分野の生産性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●ICTを活用した測量・施工等「i-Construction」の推進による港湾建設分野の生産性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ▲建設現場におけるICTの導入による港湾分野の「i-Construction」の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ▲建設現場におけるICTの導入による港湾分野の「i-Construction」の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ●ICTを活用した測量・施工等「i-Construction」の推進による港湾建設分野の生産性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●働き方改革を通じた担い手確保・育成 □IoT・ロボット等の最新情報技術を活用した整備・維持管理の技術開発
	⑧-5：外来生物による被害や港湾におけるテロへの対策						<ul style="list-style-type: none"> △ヒアリ等の外来生物の確認調査・防除対策の実施 ●出入管理情報システムの導入推進

凡例：●：事業実施中の案件、○：港湾計画に位置付けがあるものの未着手の案件、□：港湾計画に位置付けされていないが事業化の検討が望まれる案件、▲：ソフト対策として展開中の案件、△：ソフト対策として取り組みが望まれる案件、◆：港湾の整備の範疇ではないが事業実施中の案件、事業化が望まれる案件

参考1：伊勢湾の港湾ビジョン策定委員会 委員名簿

(2020年1月時点)

※順不同・敬称略

委員 長	名古屋大学大学院 工学研究科 教授	水谷 法美
委員	名古屋大学大学院 環境学研究科 教授	富田 孝史
委員	名城大学 経済学部 教授	山本 雄吾
委員	名古屋工業大学大学院 工学研究科 教授	秀島 栄三
委員	四日市大学 総合政策学部 教授	鶴田 利恵
委員	椙山女学園大学 現代マネジメント学部 教授	大串 葉子
委員	新潟大学大学院 現代社会文化研究科 准教授	稲吉 晃
委員	国土技術政策総合研究所 沿岸海洋・防災研究部 海洋環境・危機管理研究室 室長	岡田 知也
委員	中部経済連合会 専務理事	小川 正樹
委員	愛知県商工会議所連合会 会長	山本 亜土
委員	三重県商工会議所連合会 会長	種橋 潤治
委員	名古屋商工会議所 会頭	山本 亜土
委員	四日市商工会議所 会頭	種橋 潤治
委員	名古屋港利用促進協議会 会長	高橋 治朗
委員	三河港振興会 会長	佐原 光一
委員	衣浦港振興会 会長	榊原 康弘
委員	四日市港利用促進協議会 会長	小林 長久
委員	東海港運協会 会長	後藤 正三
委員	名古屋四日市国際港湾(株) 代表取締役社長	佐藤 博之
委員	中部国際空港(株) 代表取締役社長	犬塚 力
委員	愛知県 港湾管理者(愛知県知事)	大村 秀章
委員	三重県 港湾管理者(三重県知事)	鈴木 英敬
委員	名古屋港管理組合 管理者(愛知県知事)	大村 秀章
委員	四日市港管理組合 管理者(三重県知事)	鈴木 英敬
委員	中部運輸局 局長	坪井 史憲
委員	第四管区海上保安本部 本部長	勢良 俊也
委員	中部地方整備局 副局長	元野 一生
委員	国際港湾協会 事務総長	古市 正彦
旧委員	三重県商工会議所連合会 会長	岡本 直之
旧委員	衣浦港振興会 会長	鈴木 並生
旧委員	中部国際空港(株) 代表取締役社長	友添 雅直
旧委員	名古屋港管理組合 管理者(名古屋市長)	河村 たか し
旧委員	中部運輸局 局長	石澤 龍彦
旧委員	第四管区海上保安部 本部長	鹿庭 義久

(旧委員の職名は、委嘱当時のもの)

参考 2 : 用語集

用語	定義
アウトバウンド	本ビジョンでは、自国から他国への国際旅行や日本人の海外旅行を指す。
インバウンド	本ビジョンでは、他国から自国への国際旅行や訪日外国人旅行を指す。
インランドデポ	複数の船社が内陸部の物流施設に対し、コンテナの集配・保管等の場所として港湾内にあるデポ（コンテナ蔵置場所）と同様の指定をし、あたかも港湾が内陸部にあるかのように共同で利用することができるようにする、内陸部の物流拠点の新たな概念。ドライポートとも呼ばれる。
浮棧橋（ポンツーン）	水上に浮かぶ箱型の浮体を用いた船舶係留施設。潮位差の大きい水域、軟弱地盤の水域、大水深の水域等に設けられる。港湾法第2条第5項（港湾施設）に定められる係留施設の一つ。
カスケード現象	大型船の投入によって、既存の中小型船が玉突きのように他の航路に転配されることで、滝（カスケード）のように段々と大型化が進展していく現象を指す。近年、スケールメリットによる輸送コスト低減を図るため、基幹航路に大型の新造船が投入されることによって、基幹航路（欧州航路、北米航路）、南北航路（南米航路、豪州航路、南アジア航路）、アジア域内航路（東南アジア航路、中国航路、韓国航路）の順に転配されていく傾向にある。
空コンテナ	荷物が詰め込まれていないコンテナ。
カルシア改質土	軟弱な浚渫土に製鋼スラグを活用したカルシア改質材を混合したもの。強度の発現、水中投入時の濁り抑制、リンや硫化物の溶出抑制といった特徴を持ち、藻場の形成等への活用が期待される。
ガントリークレーン	コンテナターミナルに設置される、船舶との間でコンテナ貨物の積み卸しを行うためのクレーン。アーム部分が長いため、大型コンテナ船の貨物の積み卸しに対応できる。
岸壁	船舶を接岸、係留させて、貨物の積み卸し、船客の乗降等の利用に供する施設。港湾法第2条第5項（港湾施設）に定められる係留施設の一つ。
喫水	船舶が水に浮かんでいる時の、船体の最下端から水面までの垂直距離のこと。ドラフトとも呼ばれる。
グランピング	自然に囲まれたロケーションの中に、贅沢で快適な宿泊設備を用意して野営すること。グランピングは世界各地で富裕層を中心に広まりつつある。

用語	定義
航路	船舶が安全に航行できるように港則法等で定められた水路水域。船舶は、航行義務・追越し禁止等の航路の設定や、指定した時間に航行する管制基準等の規定に従って航行する。
航路啓開	航路上の障害物・危険物等を取り除いて船舶の進行を可能にすること。
港湾区域	港湾管理者が管理権を行使する区域のうちの一つ。港湾法第4条第6項において「当該水域を経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域」とされ、国土交通大臣又は都道府県知事が港湾管理者となるべき関係地方公共団体に対して認可した水域。
港湾施設	港湾法第2条第5項の港湾施設とは、原則として港湾区域及び臨港地区内にある水域施設（航路、泊地等）、外郭施設（防波堤、護岸等）、係留施設（岸壁、浮棧橋等）等に限定されている。
国際拠点港湾	港湾法第2条第2項において、国際戦略港湾以外の港湾であって国際海上輸送網の拠点となる港湾。全国の18港が指定されている。
国際戦略港湾	港湾法第2条第2項において、国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾。京浜港（東京港・横浜港・川崎港）、阪神港（大阪港・神戸港）の5港が指定されている。
コンテナ	貨物、特に雑貨輸送の合理化のために開発された一定の容積をもつ輸送容器。アルミ製が主流。サイズは通常、10、20、40フィートが主流。国際コンテナの幅は8フィートが標準で、高さは8フィート6インチと9フィート6インチの2種類、長さは45フィート、48フィートもある。米国国内の輸送では53フィートも使われている。
コンテナターミナル （コンテナヤード）	コンテナ輸送方式における海上輸送と陸上輸送の接点となる港湾施設。船へのコンテナの積み卸しや、コンテナの保管・輸送、これに要する各種荷役機械の管理等をつかさどる一連の施設を有するエリア。荷役機器はRTG、ストラドル・キャリア等が使われる。
シームレス物流	国内外のシャーシ相互通行の実現や物流機材（パレット）の規格統一化等の取組により、円滑かつ迅速な貨物積替や輸送サービス間の接続が可能となった「継ぎ目のない」物流のこと。
シャーシ	自動車の車台のこと。港湾では、特にコンテナを搭載して、トラクターヘッドに牽引される台車を指す。
スーパー・ メガリージョン	東京、名古屋及び大阪を結ぶリニア中央新幹線の開業等により、世界最大の人口を有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導する巨大経済圏の総称を指す。

用語	定義
スーパーヨット	個人所有の大型クルーザー。プールやジャグジー、ヘリパッドを有する等クルーズ船並みの装備を持つスーパーヨットも建造されている。
専用施設（貨物）	港湾施設において、専ら特定企業の活動に資する施設で、企業自ら整備した施設を指す。また、これら専用施設で取扱われた貨物が専用貨物である。
耐震強化岸壁（耐震バース）	大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送を確保するために、特定の港湾（背後に一定規模の人口を有する港湾、地形要因により緊急物資の輸送を海上輸送に依存せざるを得ない背後地域を有する港湾等）において、通常のものより耐震性を強化して建設される岸壁をいう。
テンダーポート	陸地から船へ、あるいは船同士の間で人員や物資を輸送するためのポート。「通船」と呼ばれることが多い。
荷役機械	荷物の搬送、積み付け、仕分け等物流の結節点で発生する作業に使用する機械の総称。港湾における荷役機械には貨物の荷姿に応じて様々な形式があるが、主なものに石炭や鉄鉱石あるいは穀物等のばら貨物を船舶から陸揚げするアンローダーと、コンテナ貨物の荷役を行うガントリークレーンがある。
バース	港内で荷役、旅客の乗降等を行うための岸壁、棧橋、ブイ及びドルフィン等施設の船舶係留場所のこと。
背後地域	その港湾で取扱う貨物の大部分の発生源、到着地となっている地域。
泊地	港湾内で船舶が安全に停泊することのできる水面のこと。港湾法第2条第5項（港湾施設）に定められる水域施設の一つ。
パナマックス	パナマ運河の従来閘門を通行し得る最大船型。パナマ・スエズ両運河の拡張により、最大許容船型は全長 294.1m→366m、幅 32.3m→49m、喫水 12m→15m に拡大された。
パリ協定	第 21 回気候変動枠組条約締約国会議（COP21）が開催されたパリにて 2015 年 12 月 12 日に採択された、気候変動問題に関する多国間の国際的な協定。
バルク貨物	穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材等のように、包装されずにそのまま船積みされる貨物のこと。
ビッグデータ	インターネットの普及や、コンピューターの処理速度の向上等に伴い生成される、大容量のデジタルデータ。

用語	定義
フライ&クルーズ	主に海外でのクルーズ船による旅行のために、現地までの移動（往復又は片道）に航空機を利用する旅行形態をいう。Fly&Seaとも呼ばれる。
ポートセールス	港湾管理者や港湾事業者、その他の港湾振興関係者により、船社や荷主等を対象に当該港湾を利用するメリットを説明し、船舶や貨物を誘致すること。
みなとオアシス	「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われている。
ミルクラン方式	一つの車両で、複数の荷主を回って配送貨物を集貨する方式。共同配送においては、個々の荷主がそれぞれ共同配送センターに貨物を持ち込むよりも効率が良い。
モーダルシフト	トラックによる貨物輸送を船または鉄道等の大量輸送機関に切り換えようとする国土交通省の物流政策。ドライバー不足や交通渋滞、大気汚染を解消するため、特に大量一括輸送が可能となる幹線輸送部分を内航海運やJR貨物による輸送に転換すること。
ユニットロード (ターミナル)	荷役効率や輸送機関の運用効率の向上、物品の破損、紛失の防止等を目的として、複数の貨物をコンテナやパレット及びシャーシを用いて輸送に適した単位にまとめた輸送方式。代表的な輸送船舶としては、フェリー、コンテナ船、RORO船等が挙げられ、これらの船舶が就航するふ頭をユニットロードターミナルと呼ぶ。
洋上風力発電	風力発電のうち、洋上に設置されるもの。海底に直接基礎を設置する着床式と、発電装置を底に固定せずに水面に浮かばせる浮体式に分類される。
横持ち輸送	工場・店舗・支店等の社内の拠点間で、商品移送を行う場合の輸送のこと。
リサイクルポート	リサイクル可能な循環資源を広域的に輸送する静脈物流ネットワークの拠点となる港湾のこと。
リダンダンシー	「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土形成計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設の多重化や、予備の手段が用意されている等のバックアップ機能を指す。

用語	定義
リードタイム	一般的には、発注から納品までに要する時間を指す。港湾においては、船舶の着岸後、コンテナターミナルから貨物の引き取りが可能となるまでの時間を指す。
リーファー電源設備	冷蔵・冷凍輸送を行うために冷却装置を内蔵したリーファーコンテナ用の電源設備のこと。特に、港湾の蔵置場所で給電が行える設備を指す。
臨港地区	港湾区域と一体として機能すべき陸域として、住宅・店舗等や工場の建設等について港湾管理者が規制を行うことのできる地域。都市計画法の規定により臨港地区として定められた地区又は港湾法の規定により港湾管理者が定めた地区をいう。
ロット	1回に生産する特定数の製品の単位。物流においては、出荷1件当たりの貨物重量を「流動ロット」という。
AGV	Automatic Guided Vehicle の略。無人搬送車。自動運転車の一種で人間が操作を行わなくとも自動で走行できる搬送車。
AI	Artificial Intelligence の略。コンピューターで、記憶・推論・判断・学習等、人間の知的機能を代行できるようにモデル化されたソフトウェア・システム。
AI ターミナル	AI、IoT、自動化技術等を組み合わせた、ターミナルオペレーションの最適化を図るコンテナターミナル。
BCP	Business Continuity Plan の略。業務継続計画とも呼ばれ、通常業務の遂行が困難になる自然災害等の事態が発生した際に事業の継続や復旧を速やかに遂行するために策定される計画。
CASE	Connected（接続性）、Autonomous/Automated（自動化）、Shared（共有）、Electric（電動化）の頭文字をとった、自動車産業に変革を与えるとされる4つの領域を表した造語。
CFS	Container Freight Station の略。コンテナターミナル内で小口貨物を1本のコンテナに混載したり、コンテナから取り出したりする集積場。貨物量がコンテナ1本に満たない小口貨物の場合、仕向地が同じ地域の他の貨物と混載して、LCL貨物としてコンテナを仕立てる。
CIM	Construction Information Modeling の略。調査設計段階から3次元モデルを導入し、施工・維持管理の各段階での3次元モデルに連携・発展させることで、一連の建設生産システムの業務効率化や高度化を目指した取組。

用語	定義
CIQ	税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)の略。人や貨物の国際的な移動の際に必要な手続及びその施設を指す。日本の主要港湾・空港のほとんどで CIQ 体制が整備。税関は財務省、出入国管理は法務省、検疫は厚生労働省と農林水産省が所管。
CRU	Container Round Use の略。インランドデポ等で輸入コンテナをデバンニングした後、同じコンテナに輸出貨物をバンニングし、継続して輸出入に利用すること。国際海上コンテナの内陸輸送（港との往路・復路）において、非効率な空荷輸送を避けることで効率化を目指す取組。
DMO	Destination Management Organization の略。観光物件、自然、食、芸術・芸能、風習、風俗等当該地域にある観光資源に精通し、地域と協同して観光地域作りを行う法人のこと。
EPA (経済連携協定)	Economic Partnership Agreement の略。貿易の自由化に加え、投資・人の移動・知的財産の保護や競争政策におけるルール作り、様々な分野での協力の要素等を含む幅広い経済関係の強化を目的とする協定。
FTA (自由貿易協定)	Free Trade Agreement の略。特定の国や地域の間で物品の関税やサービス貿易の障壁等を削減・撤廃することを目的とする協定。
i-Construction	「ICT の全面的な活用 (ICT 土工)」等の施策を建設現場に導入することによって、建設生産システム全体の生産性向上を図り、もって魅力ある建設現場を目指す取組。
ICT	Information and Communication Technology の略。情報処理・情報通信分野の関連技術の総称。
IoT	Internet of Things の略。あらゆる物がインターネットを通じて繋がることによって実現する新たなサービス、ビジネスモデル、またはそれを可能とする要素技術の総称。
LNG バンカリング	国際海事機関 (IMO) による船舶の燃料油硫黄分濃度規制 (SOx 規制) が強化されたことを受け、クリーンな LNG (液化天然ガス) を燃料とする船舶の建造が進んでいる。それら LNG 燃料船に対して、港湾において LNG 燃料を供給することを指す。
MaaS	Mobility as a Service の略。MaaS は、ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ (移動) を 1 つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。

用語	定義
NUTS	名古屋港統一ターミナルシステムの通称。NUTS-Web を通じて、輸入時の事前審査、検査受付、搬入票事前審査、空搬出予約等がオンラインで実行できる。
PCC 船	Pure Car Carrier の略。自動車専用船。自動車運搬船の中で、自動車のみを輸送する船舶のこと。
RORO 船	Roll On Roll Off ship の略。貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す(水平荷役方式) ために、船尾や船側にゲートを有する船舶。
RTG	Rubber Tired Gantry crane の略。コンテナを移動させたり積み上げたりするために用いられる特殊車両。
SDGs	Sustainable Development Goals の略。「持続可能な開発目標」のことを指す。2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された、2016年から2030年までの国際目標。SDGsでは、全ての国が行動するという「普遍性」、社会・経済・環境に統合的に取り組む「統合性」といった5つの方針のもと、「貧困の解消」や「質の高い教育」、「エネルギーの確保」等17の国際目標を背景とした169のターゲット、232の指標が定められている。
SOLAS 条約 (海上人命安全条約)	International Convention for the Safety of Life at Sea.1974。海上における人命の安全を守ることを目的とし、船舶の構造、設備等の技術的要件や、検査の実施等について定めている。本来船舶にかかる安全事項を担保するものであるが、2001年9月11日の米国同時多発テロ事件を受け、海事分野において安全強化を図る目的で改正され、港湾施設の保安も規定された。改正部分は2004年7月に発効。
SOx 規制	船舶からの排気ガス中の硫黄酸化物(SOx)や粒子状物質(PM)による人の健康や環境への悪影響を低減するため、海洋汚染防止条約(MARPOL 条約)により、2020年から船舶用燃料油中の硫黄分濃度を「3.5%以下」から「0.5%以下」に強化。
TOS	Terminal Operating System の略。ターミナル内でのコンテナの本船荷役、ヤードにおける蔵置方法、荷役機械の作業指示等を管理するシステム。

参考3：伊勢湾港湾の概況

表1 各港取扱貨物量 (トン)

	名古屋港	四日市港	三河港	衣浦港	津松阪港
輸出货量	53,710,977	4,222,073	10,534,648	612,323	-
輸入力	75,937,735	35,981,946	3,433,746	13,748,902	212,585
移出量	35,143,655	14,778,341	3,659,000	1,970,352	103,639
移入量	31,800,424	5,579,985	5,905,216	3,629,102	1,101,726
計	196,592,791	60,562,345	23,532,610	19,960,679	1,417,950

資料：平成30年各港港湾統計

表2 各港コンテナ取扱個数 (TEU)

	名古屋港	四日市港	三河港	衣浦港	津松阪港
輸出货量	1,400,634	108,442	16,556	-	-
輸入力	1,298,992	97,105	14,121	-	-
移出量	38,585	8,960	2800	366	-
移入量	138,052	28,814	4,453	356	-
計	2,876,263	243,321	37,930	722	-

資料：平成30年各港港湾統計

表3 各港コンテナ航路別寄港頻度 (2019年)

港湾名	航路名	主な寄港地	便数
名古屋港	北米西岸航(PNW)	タコマ、バンクーバー	週3便
	北米・欧州航路	ロサンゼルス、オークランド、ロッテルダム、ハンプルク、サザンプトン	週2便
	南アフリカ航路	ダーバン、ポートエリザベス	週1便
	インドネシア航路	ジャカルタ	週3便
	シンガポール航路	シンガポール、ポートケラン、タンジュンペレパス	週9便
	バンコク航路	バンコク、レムチャバン	週11便
	インドシナ航路	ハイフォン、ホーチミン、カイメップ	週7便
	フィリピン航路	マニラ	週3便
	韓国航路	釜山、仁川、蔚山、光陽	週10便
	中国航路	大連、新港、煙台、太倉、上海、青島、寧波、連雲港、南京、廈門、福州	週29便
	ナホトカ航路	ポストチヌイ、ウラジオストク	週1便
	南太平洋諸島航路	パゴパゴ、パペーテ	月2便
四日市港	東南アジア航路	ダナン、ホーチミン、シンガポール、ポートケラン、タンジュンペレパス	週11便
	韓国航路	蔚山、釜山、光陽	週3便
	中国航路	天津(新港)、秦皇島、大連、煙台	週2便
三河港	中国・ベトナム航路	ハイフォン、上海、香港	週1便
	韓国航路	蔚山、釜山	週3便

出典：各港HP

表4 各港貿易額 (億円)

	名古屋港	四日市港	三河港	衣浦港	津松阪港
輸出額	124,845	8,364	26,395	1,531	225
輸入額	53,368	17,188	7,803	2,213	750
計	178,213	25,552	31,198	3,744	975

資料：2018年貿易統計

表5 内航フェリーROROの寄港頻度(2018年)

船種	運航事業者	就航航路	便数
フェリー	太平洋フェリー(株)	名古屋/仙台/苫小牧	2日1便
RORO船	栗林商船(株)	名古屋/仙台/苫小牧/釧路/東京/大阪	週2便
RORO船	マルエーフェリー(株)	東京/名古屋/志布志/那覇	週1便
RORO船	(株)フジトランス コーポレーション	名古屋/仙台/苫小牧	週1便
RORO船		名古屋/仙台/八戸	週1便
RORO船		千葉/横浜/名古屋/豊橋/玉島/新門司/中津	週1便

資料：各港HP

表6 クルーズ船の年間寄港回数(2018年)

	名古屋港	四日市港	鳥羽港	津松阪港	三河港
年間寄港回数	40	13	7	2	1
順位	16	42	56	83	101

出典：国土交通省港湾局

参考4 参考文献

- PORT2030（国土交通省港湾局、2018年7月）
- PORT OF NAGOYA 2018-2019（名古屋港管理組合、2018年9月）
- PORT OF YOKKAICHI 2018-2019（四日市港管理組合、2018年6月）
- Ports in Aichi あいちの港湾
- 愛知県港湾物流ビジョン（愛知県、2018年3月）
- 名古屋港管理組合中期経営計画 2023（名古屋港管理組合、2019年11月）
- 「Society 5.0」の実現に向けた東海地域の産業競争力強化戦略（東海産業競争力協議会、2019年5月）
- 新たな中部圏広域地方計画（中部圏広域地方計画協議会、2016年3月）
- 第3次まんなかビジョン基本理念（国土交通省中部地方整備局、2014年11月）
- 四日市港の機能強化と港町としての新たなまちづくりに向けて（四日市商工会議所、2018年10月）
- 「物流首都」中部の役割（新広域道路交通ビジョン中部ブロック版 中間とりまとめ）（国土交通省中部地方整備局、2018年12月）
- 地方ブロックにおける社会資本整備重点計画（国土交通省・農林水産省、2016年3月）
- モーダルシフトの振興に向けてのご提案（中部におけるフェリー・RORO船を活用した物流効率化推進協議会、2018年11月）
- 中部ブロックにおける社会資本整備重点計画（国土交通省中部地方整備局、2016年5月）
- 中部圏の将来ビジョン（中部経済連合会、2019年3月）
- 中部圏交通ネットワークビジョン（中部経済連合会、2016年4月）
- 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、2018年3月）
- 大型トラックドライバー需給の中・長期見通しに関する調査研究（鉄道貨物協会、2013年）
- 環境産業の市場規模・雇用規模等に関する報告書（環境省総合環境政策局、2019年3月）
- 2030年エネルギーミックス実現へ向けた対応について（資源エネルギー庁、2018年3月）
- 明日の日本を支える観光ビジョン（官公庁、2016年3月）
- 全国・中部圏の旅行者数の長期予測と経済効果について（中部圏社会経済研究所、2018年8月）