

国際戦略港湾の選定に対する

提 案 書

平成22年1月

愛 知 県
名 古 屋 市
名古屋港管理組合
名古屋商工会議所
(社)中部経済連合会

名古屋港は、スーパー中枢港湾として、最先端の技術を駆使した『IT・自動化コンテナターミナル』を画期的なメガターミナルオペレータ（船社、港運、荷主系物流企業で構成）により、我が国で初めて実現するとともに、更なる民間活力の導入によって、スーパー中枢港湾の取組を充実・深化させ、国内外の港湾との差別化を図ろうとしている。

国は昨年末に閣議決定した「新成長戦略（基本方針）」のなかで、「グリーン・イノベーションによる環境・エネルギー大国戦略」や「アジア経済戦略」等により、新たな需要・雇用をつくるとしており、その実現のためには、世界の中でも優れた産業競争力を維持・強化していく必要があるとしている。

名古屋港の背後圏である中部地域は、製造品出荷額等が 32 年連続日本一の愛知県（全国比約 14%（平成 20 年））を始め、製造業が集積し、我が国経済を支える中枢圏域として、国際的な産業競争力を有しており、名古屋港は、これを国際物流面で強力に支えている。

名古屋港は、バルクを始めとする原材料を輸入、これを背後で製品・半製品化して付加価値を高め、我が国の基幹産業である完成自動車やコンテナ貨物を輸出するという相乗効果が発揮できる効率的な仕組みが構築された総合力のある港湾である。その結果、平成 13 年より貿易額が日本一となるとともに、過去 10 年間で約 49 兆円の莫大な貿易黒字（全国比約 54%）を生み出し、我が国の経済発展に大きく貢献している。

また、我が国の将来成長を担う次世代産業についても、環境対応の次世代自動車、航空機、その材料となる炭素繊維等の高度な素材型産業など、国の戦略にも即した成長産業が中部地域には集積している。これら成長産業の競争力強化のためには、企業のサプライチェーンマネジメントを強力に支える港湾の総合力が重要であり、コンテナに留まらず様々な荷姿の貨物を取り扱い、高度なロジスティクス機能を備えた名古屋港は、国際戦略港湾の対象として相応しい実績と能力を有している。

さらに、我が国の港湾は、過去、大きな自然災害に幾度か見舞われており、国際競争力を持つ企業の活動を停滞させないため、リダンダンシー確保に対する配慮が必要であり、日本の真ん中、東西経済圏の中間に位置する名古屋港は地理的優位性をもつ。

こうしたポテンシャルの高い地域を支え、日本の中央に位置する名古屋港に対して集中投資がなされれば、国として極めて高い投資効果が得られることは明らかである。

以上のとおり、我が国の成長を牽引することができる港湾を選ぶということが極めて重要であり、「国際戦略港湾（国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾）」の選定に際しては、次の事項を評価の視点とするよう提案する。

記

スーパー中枢港湾施策の実績・展開可能性の視点 (評価指標)

- ・次世代高規格コンテナターミナルの進捗状況
- ・民間活力の導入状況

産業の国際競争力を支える港湾の総合力の視点 (評価指標)

- ・総取扱貨物量
- ・輸出貨物量
- ・貿易額
- ・貿易黒字額
- ・我が国の基幹産業である完成自動車輸出量

背後地域の産業集積度・成長性の視点 (評価指標)

- ・背後地域の製造品出荷額等
- ・背後地域産業の成長性(次世代自動車、航空機、新素材等)

災害に対するリダンダンシー確保の視点

平成22年1月

愛知県知事	神田真秋
名古屋市市長	河村たかし
名古屋港管理組合管理者	
名古屋市市長	河村たかし
名古屋商工会議所会頭	岡田邦彦
(社)中部経済連合会会長	川口文夫

