

愛知県港湾物流ビジョン



平成 30 年 3 月

愛知県港湾物流ビジョンとは・・・

愛知県には、我が国の基幹産業ともいえる自動車産業や航空機産業を始めとした多くのモノづくり産業が集積しており、海の玄関口となる県内3港（名古屋港、衣浦港、三河港）は取扱貨物量、貿易黒字額に示されるように国内屈指の実力を持ち、我が国の経済・産業を牽引し、国際貿易において重要な地位を占めています。

昨今、県内のモノづくり産業は、アジア諸国の経済成長に伴い、調達、生産、販売を国内外問わず適地で行うグローバルサプライチェーンを構築し、世界市場での競争下においてグローバルネットワークを活用することで、コスト削減を図るなど競争力の強化に努めており、国際物流の結節点となる港湾には物流の効率化や安定性、定時性などさらなる機能強化が求められています。

これに応じていくため、県内3港と背後産業のサプライチェーンを俯瞰して港湾物流における課題や要請を整理し、今まで示されることのなかったサプライチェーンからの県内3港が取り組むべき方向性についてまとめたものです。

（用語解説） サプライチェーン：原材料・部品の調達から製造・在庫管理・販売・配送までの製品の全体的な流れ

愛知県の港湾と産業の関わり

日本一のデータ（2016年）



名古屋港

総取扱貨物量
15年連続日本一
を更新中!!

- ・名古屋港は非常に広大な陸域と水域を有しており、特に臨港地区は東京港と横浜港を合わせた面積よりも広く、日本最大規模です。
- ・背後圏には、自動車を始め、航空宇宙や工作機械など、世界的なモノづくり産業が集積しており、愛知県の製造品出荷額は1977年以来連続して全国一位であると共に、名古屋港の総取扱貨物量、貿易黒字額、自動車輸出台数等についても全国一位を誇っています。
- ・中部国際空港との連携により、航空機の主翼、胴体等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空輸するなど「シーアンドエア」が行われており、最適なスピード・コストでの物流を支えています。
- ・また、広大なエリアを生かして、臨海部で穀物や鉄鉱石等の原材料を始め、エネルギー源としてLNG、原油、石炭の輸入も盛んに行われており、中部圏のモノづくり産業全体を支えています。

日本一のデータ（2016年）



- ・工業用地の造成や施設整備の進捗に伴い、臨海部には輸送機械や製鋼所などの製造業や本県の電力需給の半分を供給する石炭火力発電所などの基幹産業を中心とした企業が進出し、知多・西三河地域の流通拠点としてのみならず、高次加工型産業を中心とする工業港として発展してきました。
- ・本港の背後である知多・西三河地域は機械工業を中心とする高度産業集積に特色があり、今後はこの技術集積を基盤として先端産業分野に関する高度技術産業拠点の形成が期待されています。

バルク貨物の取扱いで全国上位（2016年）



- ・三河湾東部に位置する港湾で、自動車の輸出基地として、世界でもトップクラスの取扱いがあり、トヨタ自動車、スズキ、三菱自動車の輸出拠点として、また、メルセデス・ベンツ、フォルクスワーゲン、フィアットを始めとした非常に多くの外国自動車の輸入拠点となっています。また、自動車産業が盛んであることを生かし、リサイクルポートの指定、国際自動車特区の認定を受けており、日本を代表する自動車の輸出入基地として発展し続けています。
- ・また、近年では広大なエリアや恵まれた気象条件から、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設置も進んでおり、環境に優しい港づくりも進んでいます。

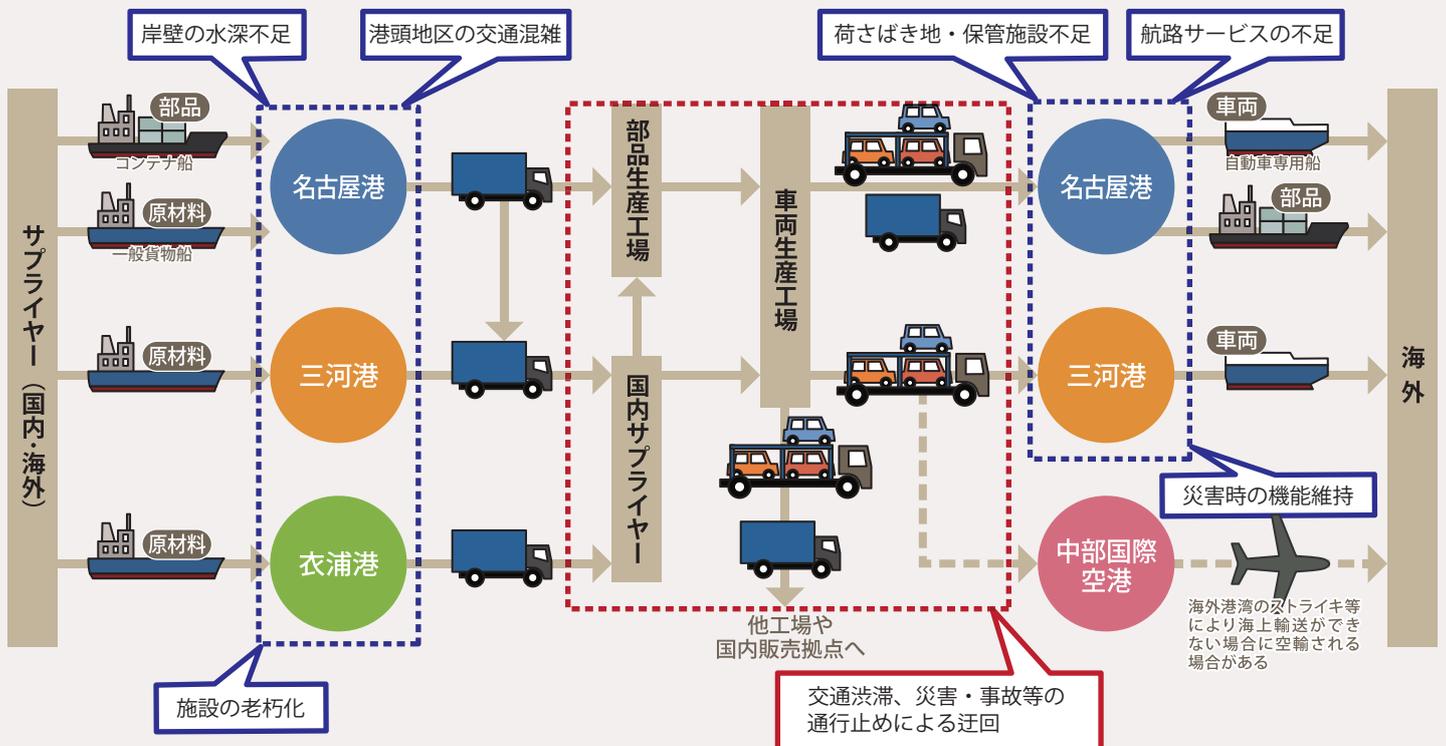
衣浦港
中部圏のエネルギー拠点!!
高次加工型産業を中心とする工業港!!

三河港
完成自動車の取扱拠点!!
輸入自動車は金額・台数ともに
24年連続日本一を更新中!!

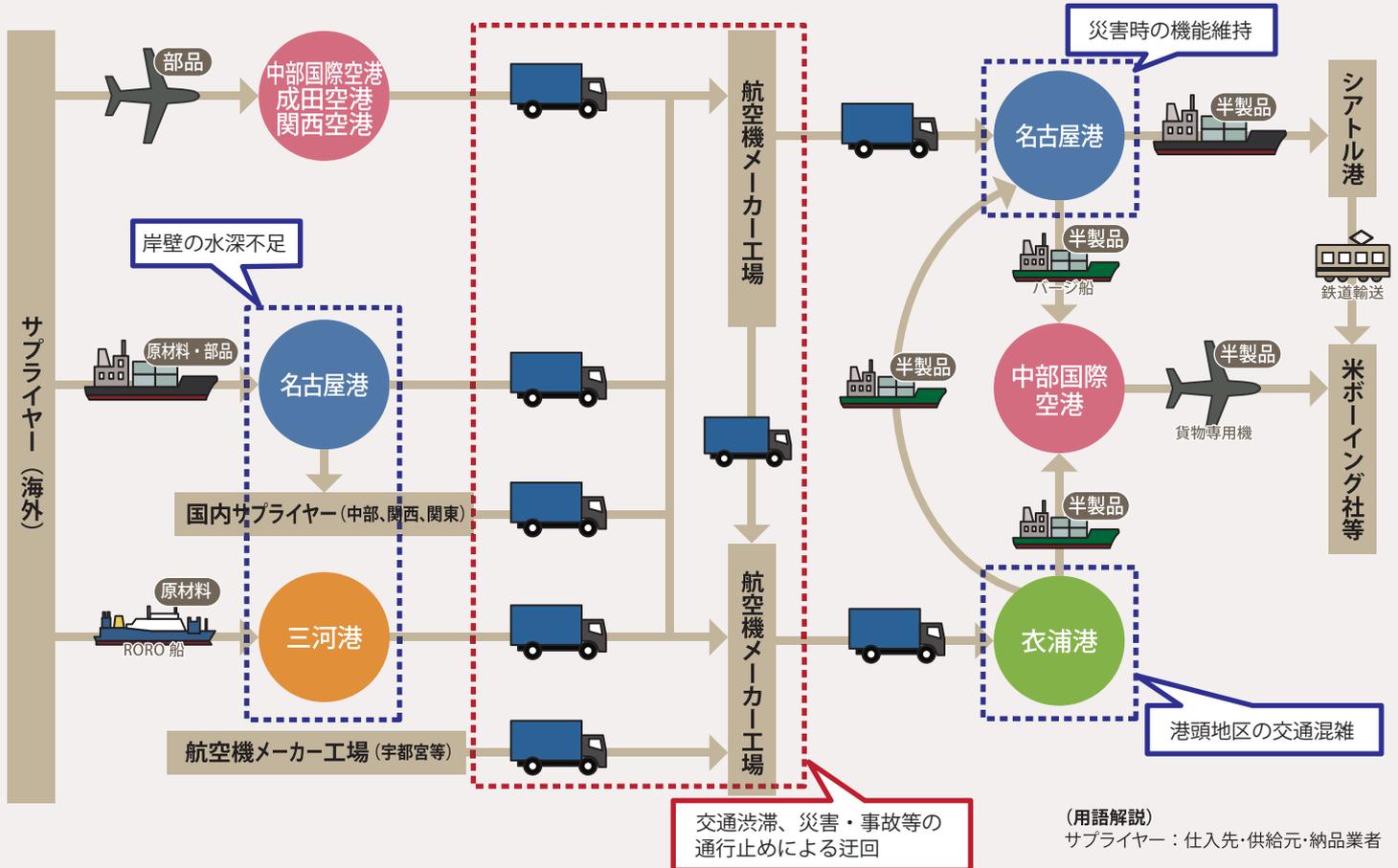
愛知県の主要産業のサプライチェーンにおける港湾物流の課題

県内3港は、多くの企業のサプライチェーンに組み込まれていますが、さらなる物流の効率化に貢献し、引き続き選択される港であり続けるためには、取り組むべき課題は多くあります。

自動車産業



航空機産業



名古屋港・衣浦港・三河港が目指す方向性

これまで各港の港湾管理者が利用企業のニーズをふまえ、それぞれの港の視点から港湾機能の強化を行ってきましたが、これからは、サプライチェーン全体の生産性向上を目指し、サプライチェーンを構成する関係者が連携して、物流を含む生産性を高めていくことが重要です。

日本の経済成長をリードする基幹産業を支える基盤となり、選択され続ける愛知の港湾。その役割を担い、果たすため、各種要請に応える3つの方向性のもと、港湾物流機能強化施策を進めていきます。

機能強化

3港の 利用価値向上

従前の港湾機能強化（船舶大型化に対応した岸壁整備、ヤード拡張、港内輸送経路強化、土砂処分場の確保等）に加え、ふ頭機能の再編・効率化（既存ストックの統廃合、機能の集約化や必要なスペックの見直し等）、県内農産品の輸出環境の強化により、3港それぞれの特徴を生かした港湾整備を進めます。

また港湾内の未利用地や機能再編により生じる開発用地において、臨海部物流拠点（ロジスティクスハブ）の形成を促し、中間輸送の削減、港湾物流への付加価値創出により、サプライチェーンにおける県内港湾の利用価値向上に努めます。

ネットワーク強化

陸上輸送網の 強化による 物流の円滑化

港湾を利用する荷主から強い要望がある港湾内の主要拠点と産業・生産拠点間のリードタイム短縮のため、産業集積地と高速道路IC、主要幹線道路及び空港・港湾を効率的に結ぶ道路ネットワークの整備を進めます。

リードタイムの短縮（速達性）だけでなく、時間信頼性の向上（定時性）を実現するとともに、災害時のリスクを減らすことで、日本の真ん中に位置する県内港湾の立地優位性を生かした貨物の安定的確保につなげます。

共力

3港の連携による 港湾物流機能の強化

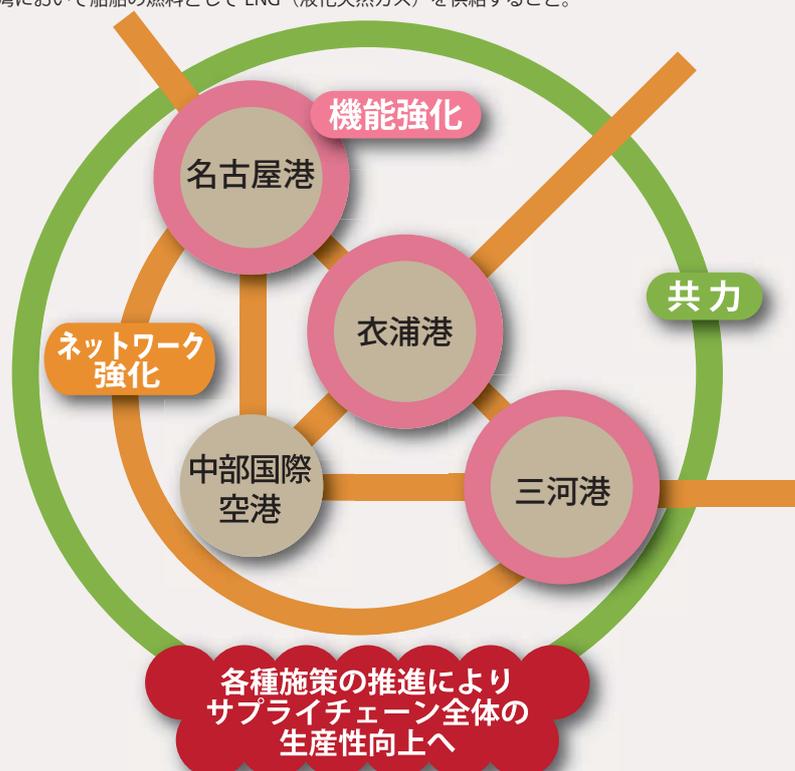
各港単独の施策展開とともに、3港の共力による港湾物流機能強化施策の検討・実施を図ります。

IoTやAI等情報通信技術の活用による港湾物流サービスの高度化、県内外発着貨物の輸送効率化を実現するコンテナラウンドユース^{※1}やインランドデポ^{※2}設置、緊急時（災害・事故等）における伊勢湾BCPを始めとする3港相互の代替機能確保、3港を核とした海上へのモーダルシフトの導入、LNGバンカリング^{※3}の導入、集貨拡大を促進し多頻度・多航路のサービスを維持・拡充するための3港共同でのポートセールス等の検討・実施を進めます。

（用語解説）※1 コンテナラウンドユース：輸入に用いた後の空コンテナを港に戻さず内陸部で輸出に転用し、空コンテナ輸送を削減する仕組み。

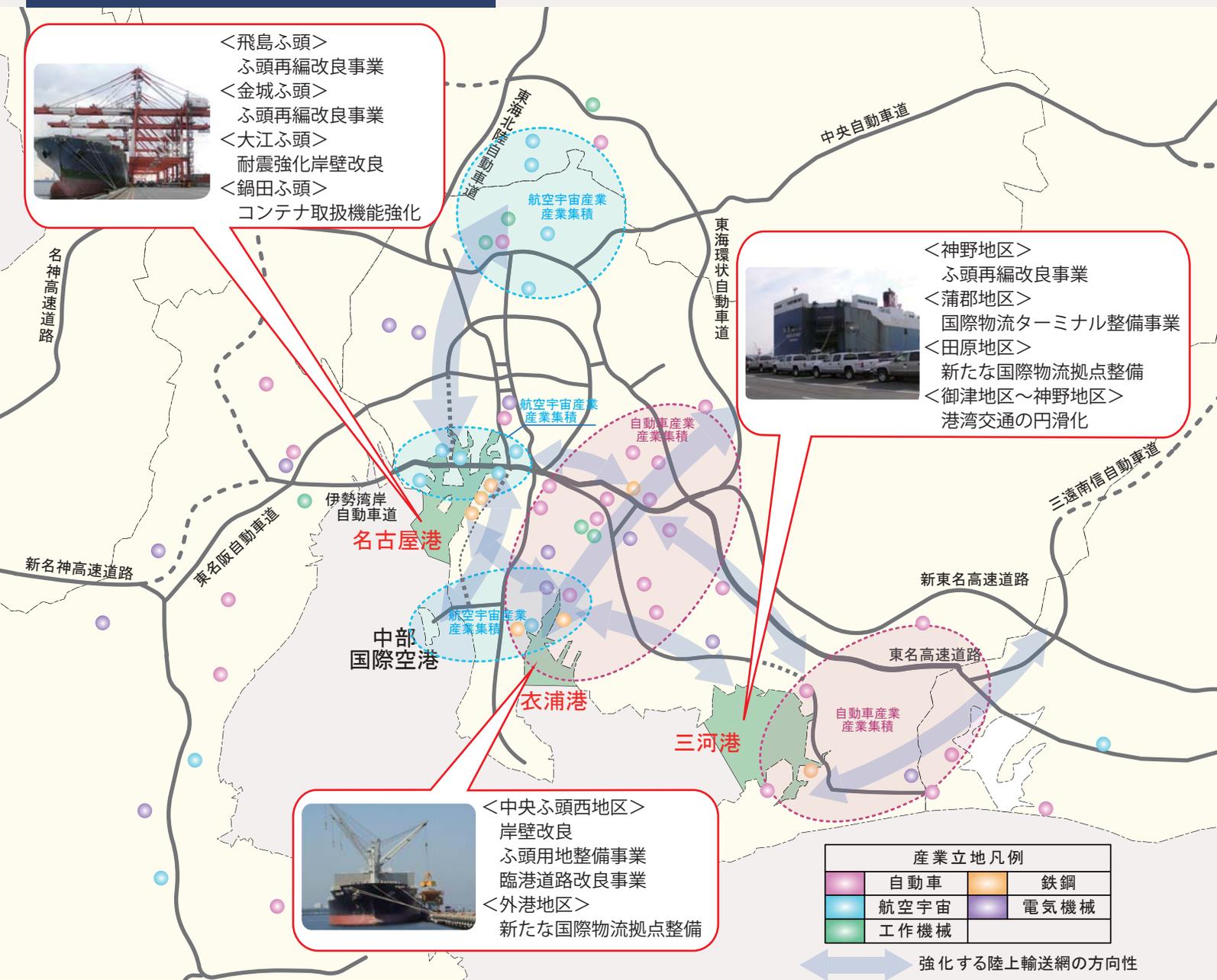
※2 インランドデポ：貿易貨物の内陸輸送ルートの接続・集配地点に位置し、貨物の集配、保管等が行われる通関、保税機能を持つ輸送基地。

※3 LNGバンカリング：港湾において船舶の燃料としてLNG（液化天然ガス）を供給すること。



サプライチェーンを強くする港湾物流機能強化施策

産業立地と主要な港湾物流機能強化施策



※3つの方向性のもと、当面取り組む施策を整理

主要施策の推進による各種効果が、
愛知のモノづくり産業のサプライチェーンを強固にします！

輸送コストの削減

リードタイムの短縮

災害時のリスク軽減

環境負荷の低減

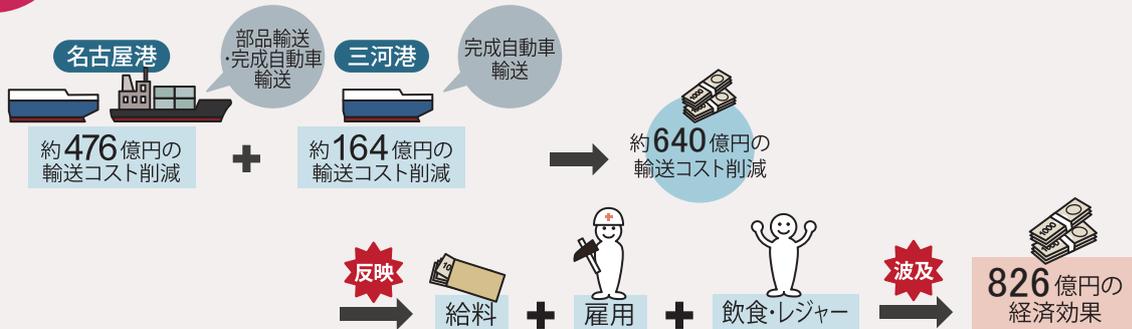
主要施策の推進による地域の基幹産業への効果

サプライチェーンを取り巻く施策は非常に多種・多様ですが、完成自動車の製造に係るサプライチェーンの一部を取り上げると港湾整備の効果を以下のように示すことができます。

輸送コストの削減例

県内港湾の整備が企業のコスト削減につながり

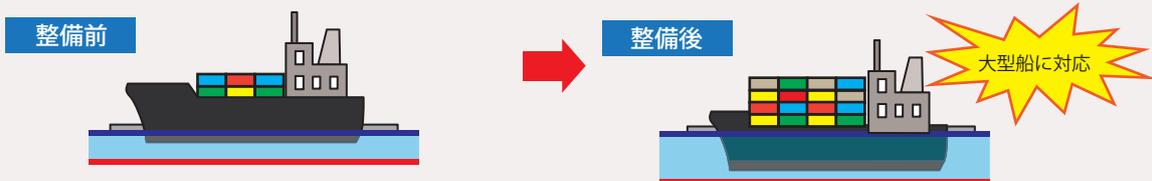
地域の経済活動活性化に貢献します！



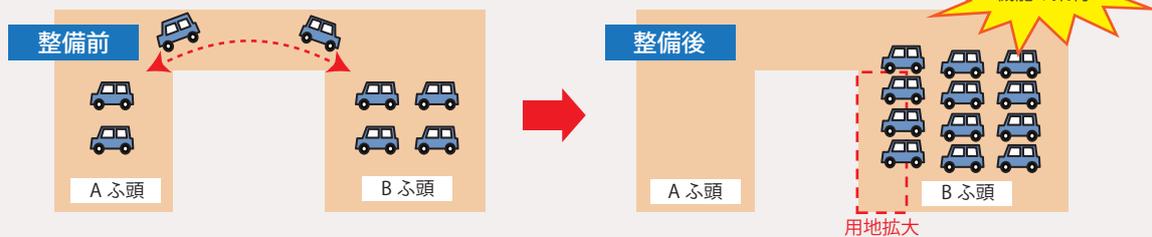
※なお、港湾事業の輸送コスト削減効果は、対象とした事業の費用便益分析における50年分の純便益を算出した。経済効果については、産業連関表による経済波及効果の算出手法を用いている。

各港の輸送コスト削減は以下の効果（一例）により生まれます。

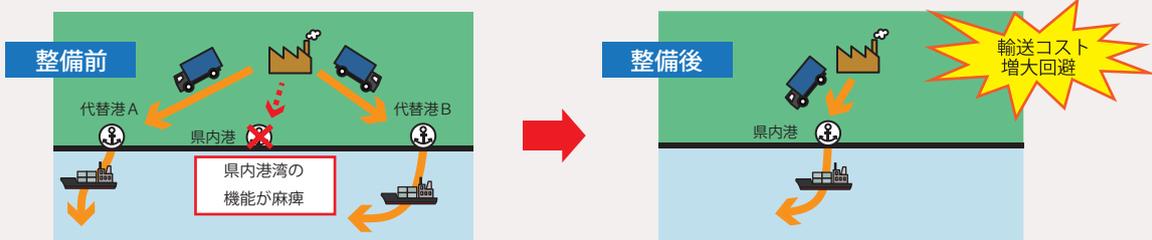
① 大型化する船舶への対応を図ることで大量一括輸送が可能となり、輸送コストが削減される



② ふ頭再編を図ることで無駄な横持ちが解消となり、輸送コストが削減される



③ 耐震化を図ることで震災時における代替港利用が不要となり、輸送コストが抑制される



より広域な連携に向けて

中部圏の産業のサプライチェーンを支えていくためには、県内3港を核として伊勢湾全体での広域的な連携を進めていくことも重要です。引き続き世界の港湾物流の動向に注視しながら、この地域のモノづくり産業の国際競争力強化を図っていきます。