

伊勢湾(名古屋港及び四日市港)

国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書(目論見)

(概要版)

名古屋港管理組合

四日市港管理組合

財団法人名古屋港埠頭公社

目指すべき位置づけ

輸出力でモノの流れを倍増させる「産業ハブ港」

～「官」から「民」へ　そして、「伊勢湾」から「世界」へ～

- 1 日本経済を牽引する輸出の価格競争力を伊勢湾（名古屋港及び四日市港）の総合力で支える。
- 2 伊勢湾背後の次世代産業を含むものづくり産業と欧米始め中国アジア生産拠点との強い繋がりと、伊勢湾の広大な開発空間を活かし、将来、国際トランシップも可能とする産業ハブ港を目指す。
- 3 日本の真ん中という地理的特性と背後圏の産業集積によって構築された産業物流ネットワークの強み（吸引力）を活かし、国内外の広域からの貨物集約を強力に推進する。
- 4 「官」から「民」へを加速させた戦略的な一元的管理経営体制を構築し、港湾コストを低減してアジア主要港に対抗しうる国際競争力のある港を目指す。
- 5 名古屋港と四日市港は、一港化を視野に入れて、両港の連携施策を進める。

目標

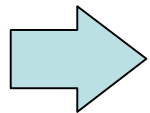
| | 【2008年】 | 【2015年】 |
|-----------|---------|---------|
| 外貿コンテナ貨物量 | 280万TEU | 365万TEU |
| 北米基幹航路貨物量 | 40万TEU | 62万TEU |

集荷ターゲット

- 1 国内諸港から釜山等へ海外フィーダーされている貨物
- 2 集荷圏分水嶺エリアで名古屋港及び四日市港に来ていない貨物
- 3 港湾内及びその周辺への国内外新規企業立地による新たな貨物
- 4 長期的には、アジア諸国からの国際トランシップ貨物も視野

実現のための方策

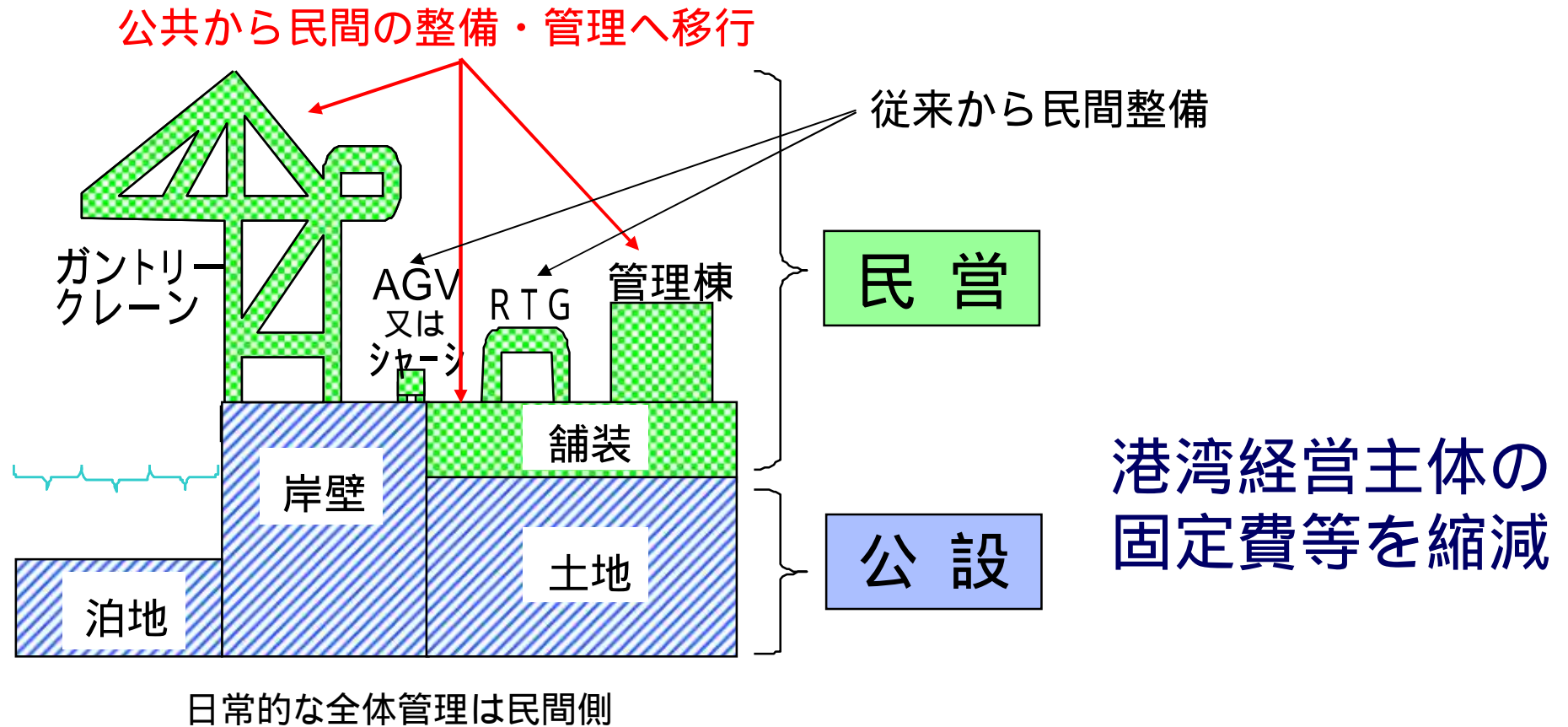
- 1 公設民営化の推進による
コンテナターミナル施設の使用料低減
- 2 ターミナル一元的管理・経営体制による
サービス向上とコスト低減
- 3 運営の効率化に対応した
IT自働化ターミナルの拡大



基幹航路ネットワークの維持・強化

ターミナルの公設民営化

| 施設 | 整備(所有) | 管理 |
|-----------------------------|--------|----|
| 上物施設(舗装・ガントリークレーン・RTG・管理棟等) | 民間 | 民間 |
| 下物施設(泊地・岸壁・土地) | 公共 | 公共 |



IT自動化ターミナルの充実・深化

IT自動化ターミナルの**拡大**



日本初!



AGV (自動搬送台車)

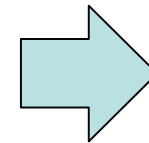
世界初!



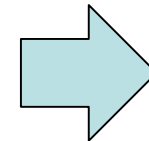
遠隔操作室



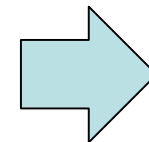
遠隔自動RTG (ラバータイヤ式ガントリークレーン)



コスト
低減



少子高齢化
対策



作業環境
改善

基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約

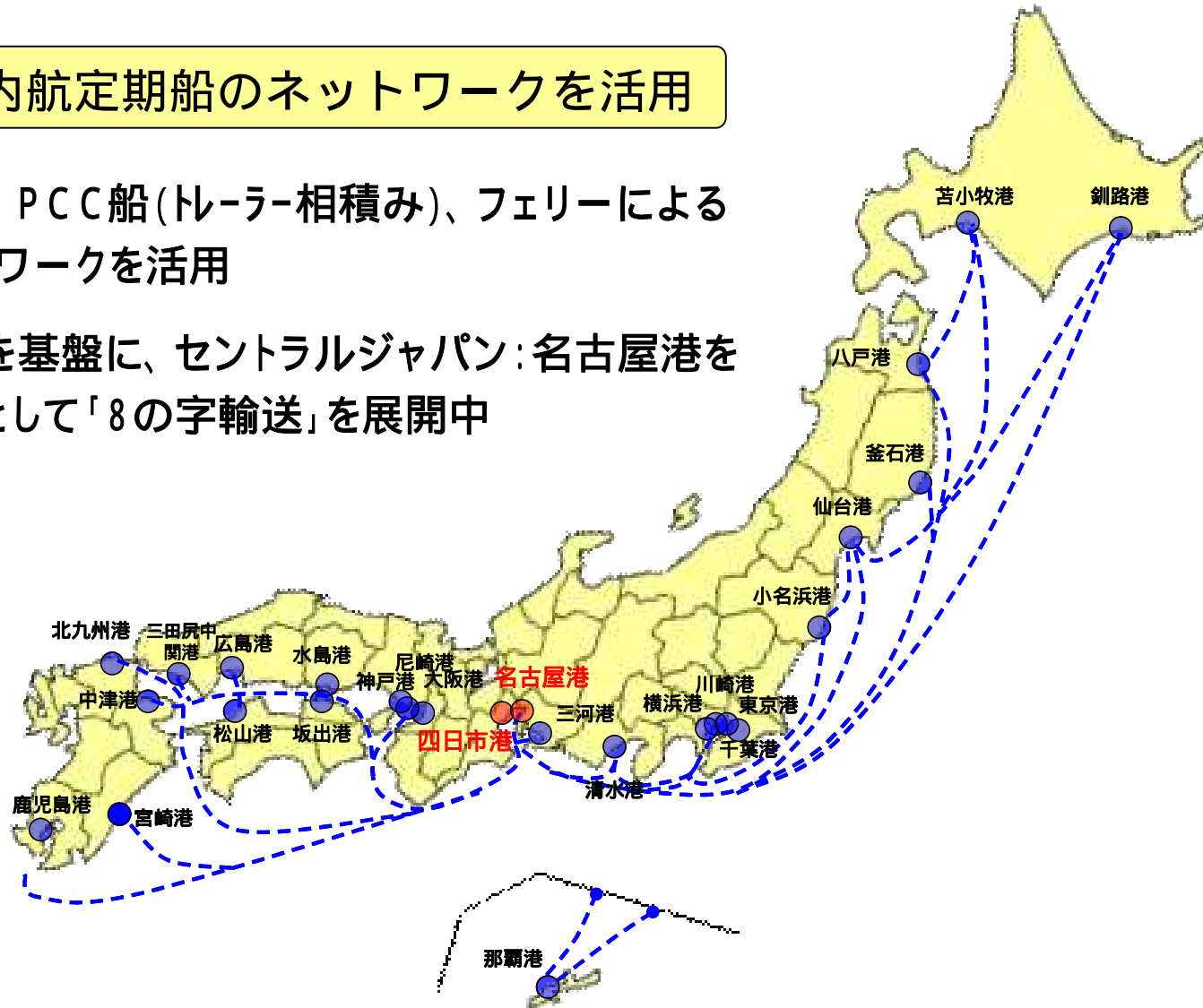
- 1 完成自動車ハブ機能等を基盤とする内航定期船ネットワーク活用による集荷拡大
- 2 日本海側との港湾連携による釜山フィーダー貨物の奪回
- 3 既存鉄道ネットワークの活用による集荷
- 4 高速道路ネットワークの活用によるトラックフィーダー強化による集荷拡大
- 5 日本の真ん中の地理的優位性を最大限に活用し、国内配送拠点の立地による輸入貨物の拡大
- 6 一開港化の実現による集荷促進

内航フィーダーによる集荷

既存の内航定期船のネットワークを活用

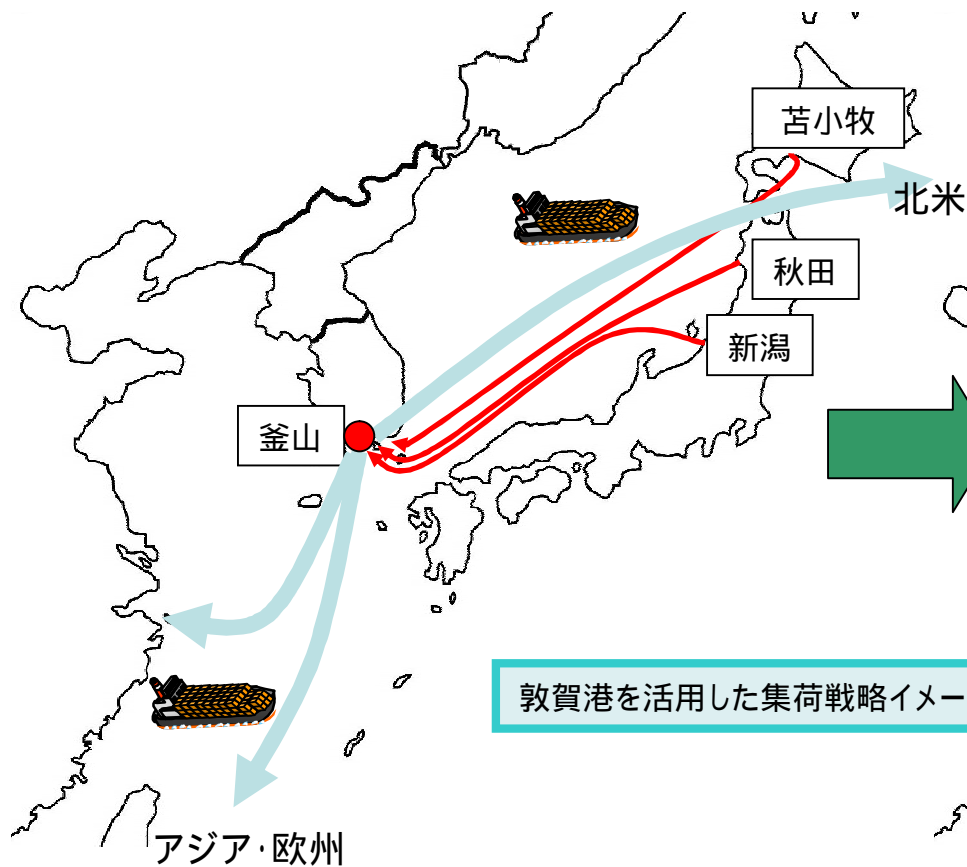
RORO船、PCC船(トレーラ-相積み)、フェリーによる
全国ネットワークを活用

背後産業を基盤に、セントラルジャパン:名古屋港を
国内ハブとして「8の字輸送」を展開中

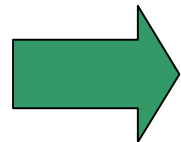


敦賀港・名古屋港及び四日市港を活用した集荷

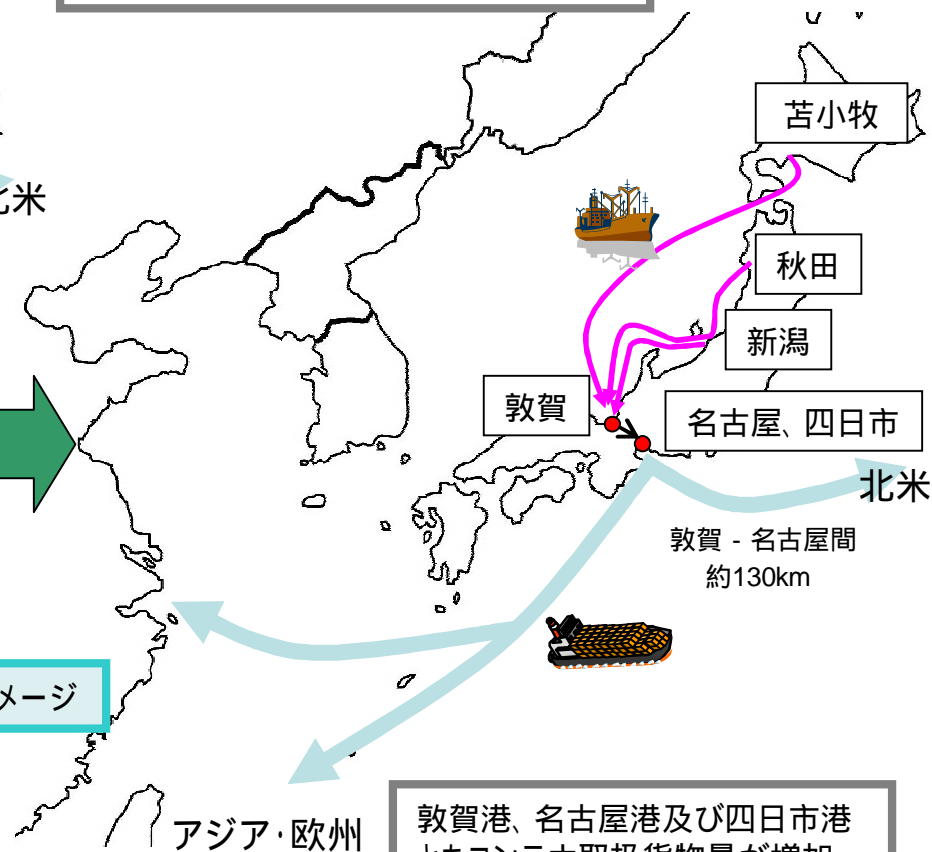
これまでのコンテナ物流



敦賀港、名古屋港及び四日市港を活用したこれからのコンテナ物流

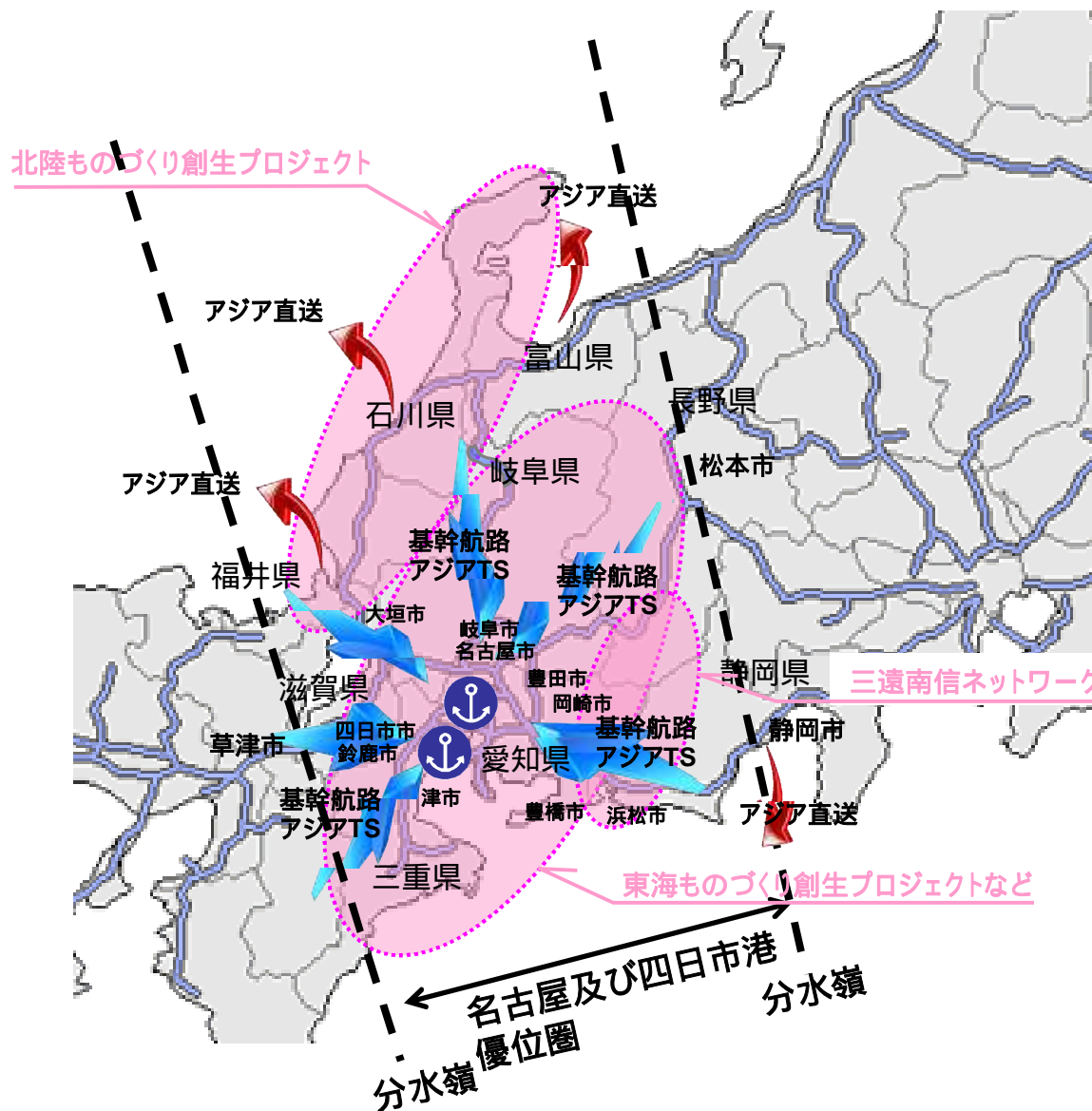


敦賀港を活用した集荷戦略イメージ



敦賀港、名古屋港及び四日市港ともコンテナ取扱貨物量が増加

トラックフィーダーによる集荷



高速道路ネットワークの活用

名古屋港及び四日市港
優位圏内の確実な貨物集荷

- ・高速道路無料化の拡大
(特定区間・特定車両)



- ・名古屋港及び四日市港の
ストロー現象拡大

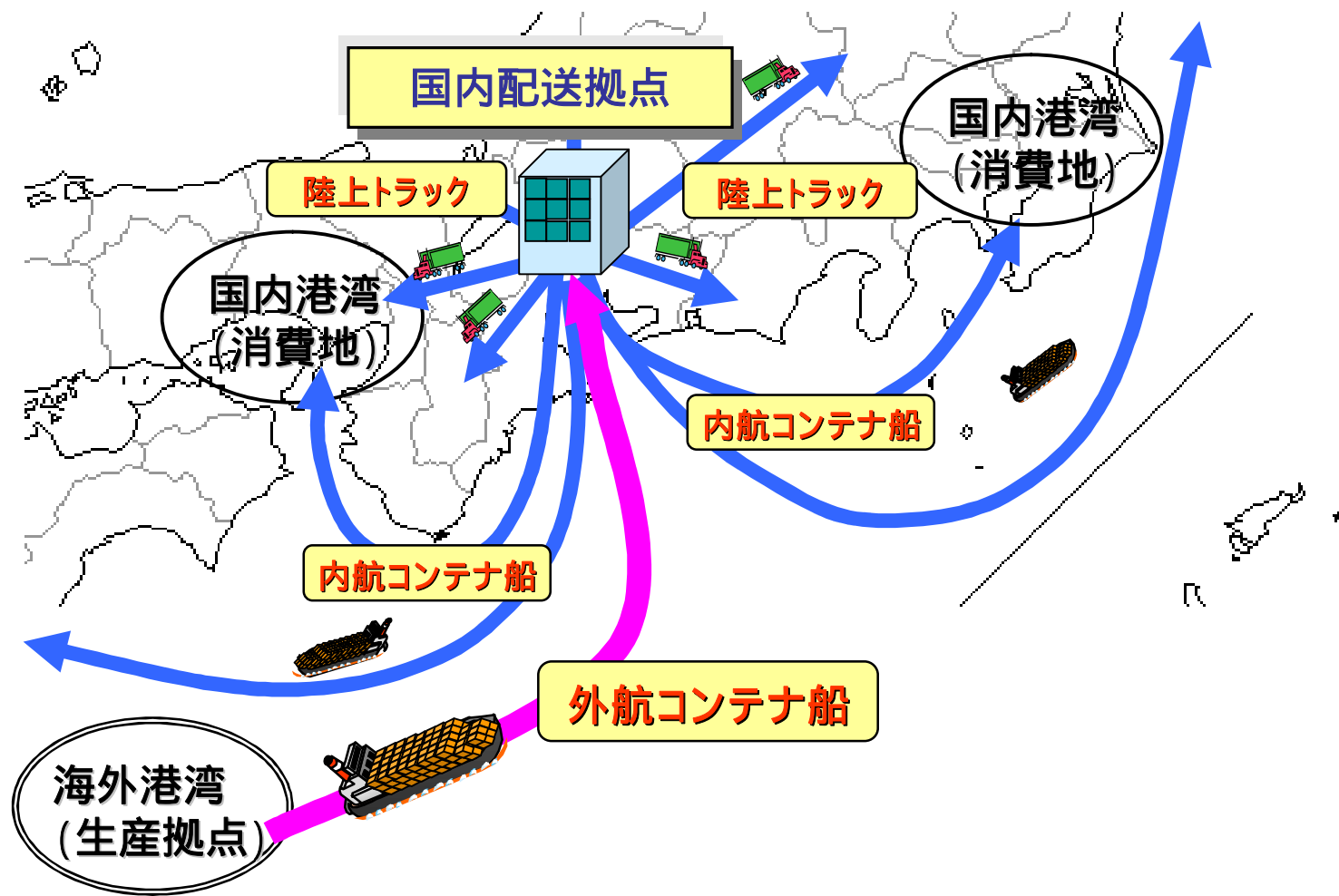
集荷対象貨物

- ・基幹航路貨物
- ・アジアトランシップ(TS)貨物

各地点からの距離

| | 名古屋港・四日市港 | 横浜港・神戸港 |
|----------|--------------|-------------|
| 草津市からの距離 | 80km (四日市港) | 100km (神戸港) |
| 静岡市からの距離 | 175km (名古屋港) | 175km (横浜港) |
| 松本市からの距離 | 250km (名古屋港) | 240km (横浜港) |

国内配送拠点の立地による輸入貨物の拡大



その他の施策

荷主へのサービス向上

- 1 ゲートオープン時間の拡大やターミナルゲート機能の集約により24時間化を推進
- 2 名古屋港統一ターミナルシステム（NUTS）の船社・荷主への利便性拡充

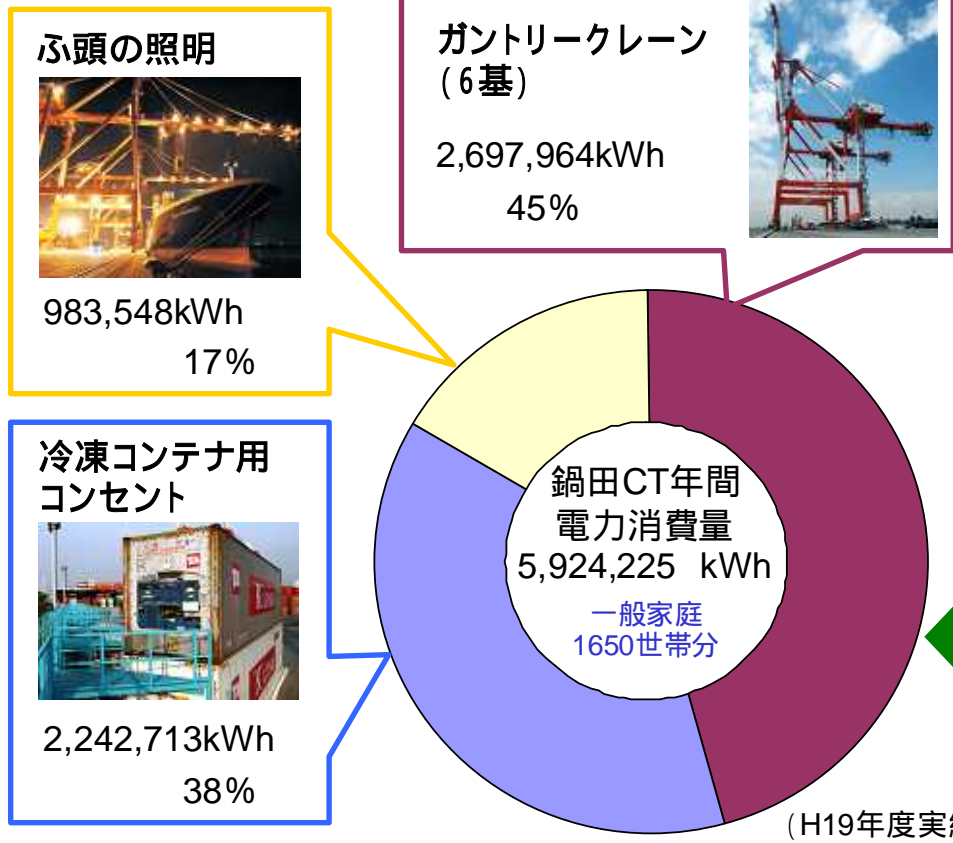
環境・セキュリティ対策

- 1 RTGの電動化の推進と再生可能エネルギーの利活用の検討
- 2 内航定期船ネットワークの活用によるモーダルシフトの促進
- 3 出入管理情報システムの早期導入と過積載・偏荷重コンテナ監視施設の整備
- 4 グリーン物流促進補助制度による環境貢献の促進

荷役機械の電動化と再生可能エネルギーの利活用例

< 主なエネルギー消費機器と消費電力 >

例) 鍋田コンテナターミナル



NEW ! 電動トランスファークレーン (RTG)

RTG搭載のエンジン・発電機による電力供給から、RTGへ直接給電する電動化を平成22年度より導入予定

想定電力消費量 (年間) 168万 kWh

大量に電力を消費する
コンテナターミナルの施設

➡ 太陽光発電の利活用により 温室効果ガス排出削減

戦略的な港湾経営

効率的な港湾経営の実現を目指す

- ① ターミナル再編促進のための公設民営化の推進
(専用岸壁・ターミナル用地公共化)
- ② 公共ターミナルの利用効率向上のための専用的利用の促進
- ③ コンテナターミナルの一元的管理経営体制の構築
- ④ 一元的管理経営主体による戦略的ポートセールスの実施
- ⑤ 日本海側の敦賀港との連携による集荷拡大
- ⑥ 一開港化の実現

実現のための体制

- 1 (財)名古屋港埠頭公社を株式会社化
- 2 「株式会社化した公社」と各ターミナル経営主体による一元的管理経営体制の検討
- 3 一開港化の実現と名古屋港管理組合及び四日市港管理組合の一本化について検討
- 4 連携施策を進めるための協議会を設立