

名古屋港 国際バルク戦略港湾(穀物) 計画書(目論見) 概要



平成22年8月
名古屋港管理組合

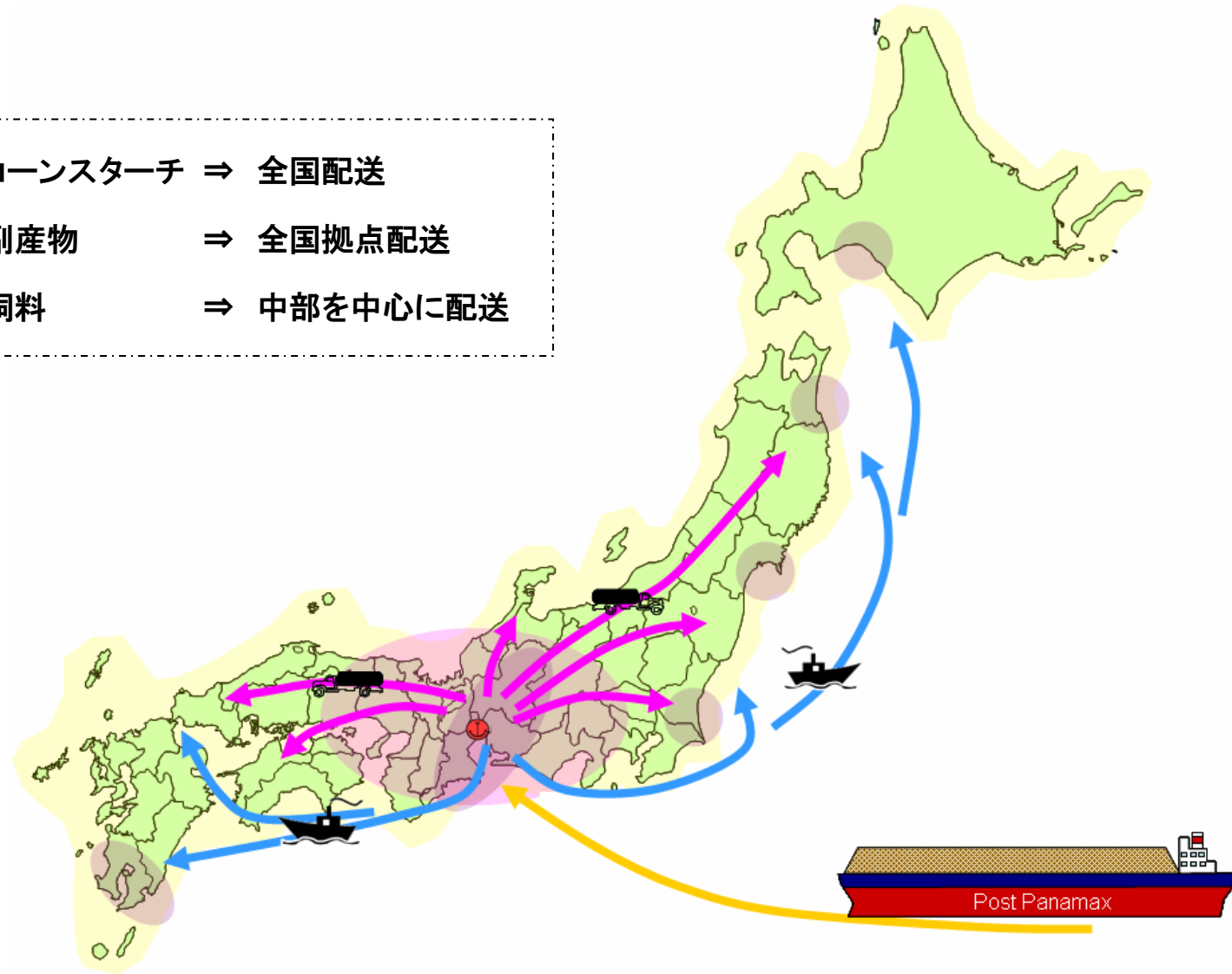
目 的

～ 輸入原料から付加価値を創造し、
全国へ配送する**国内産業ハブ拠点の形成** ～

- ① 日本経済や国民生活を支える国内産業ハブ港として、船舶の大型化への対応及び食糧コンビナート群、飼料工場の段階的な移転集約や更なる拠点化も視野に入れた施策を展開し、国際競争力の強化を図る
- ② 糖化業界のコスト競争力を強化することにより、副産物を供給する飼料業界のコスト競争力の強化にも貢献

【国内産業ハブ港のイメージ】

- コーンスターチ ⇒ 全国配送
- 副産物 ⇒ 全国拠点配送
- 飼料 ⇒ 中部を中心に配送



目 標 (2015年)

2015年

アジア主要港と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現

- ① パナマックス船が満載で入港できる水深(-14m)を確保
- ② 1ポート2バース体制によるパナマックス船の最大活用
- ③ 周辺の港へのフィーダー輸送の強化
- ④ 東航路拡幅に伴う管制基準の緩和

目 標（2020年）

2020年

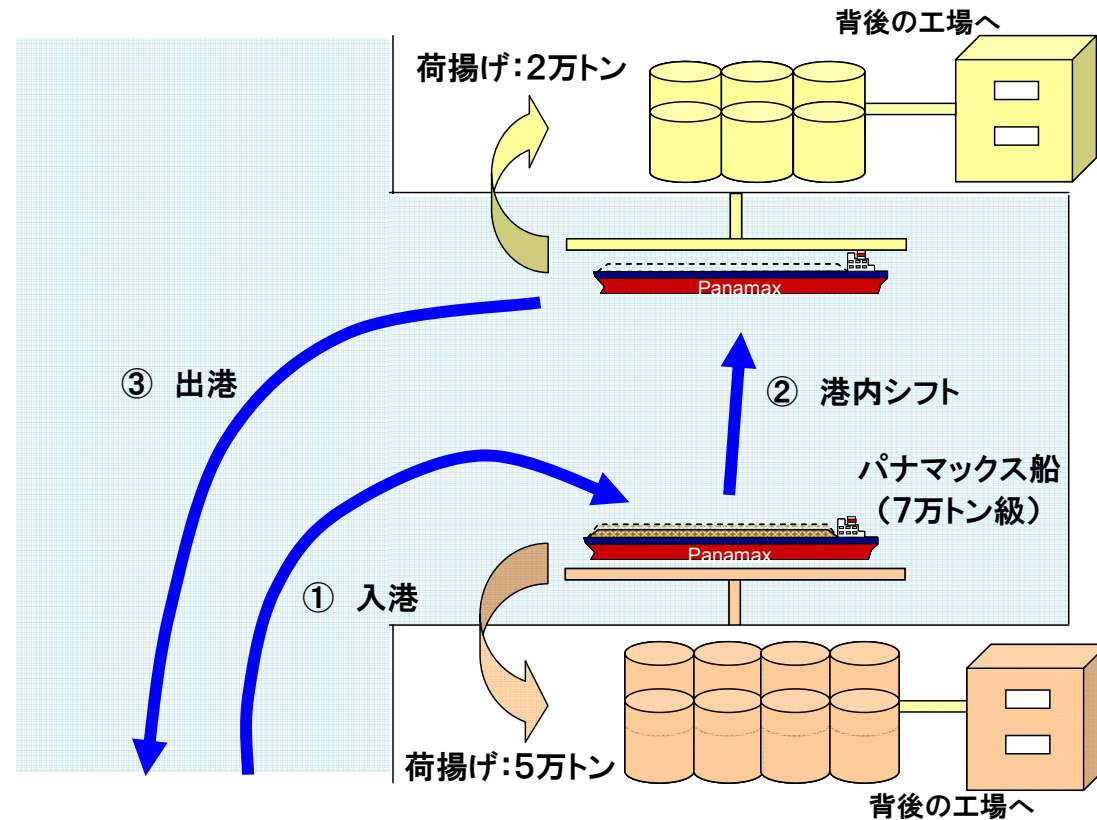
老朽化した保管機能及び生産機能の移転集約、更なる拠点化・高質化

- ① 移転集約を目的とした新たな食糧コンビナート用地の整備
（泊地浚渫に伴う土砂処分場の確保）
- ② ポストパナマックス船が満載で入港できる公共棧橋及び泊地の整備
- ③ 1ポート1バース体制によるポストパナマックス船の最大活用
- ④ 周辺の港へのフィーダー輸送の強化
- ⑤ 公共棧橋を一体的・効率的に運営する埠頭運営会社（共同出資会社等）
の設立
- ⑥ 東航路の更なる拡幅に伴う航路環境の大幅な改善

輸入の効率化のための企業連携の促進(2015年)

- 1ポート2バース体制によるパナマックス船の最大活用

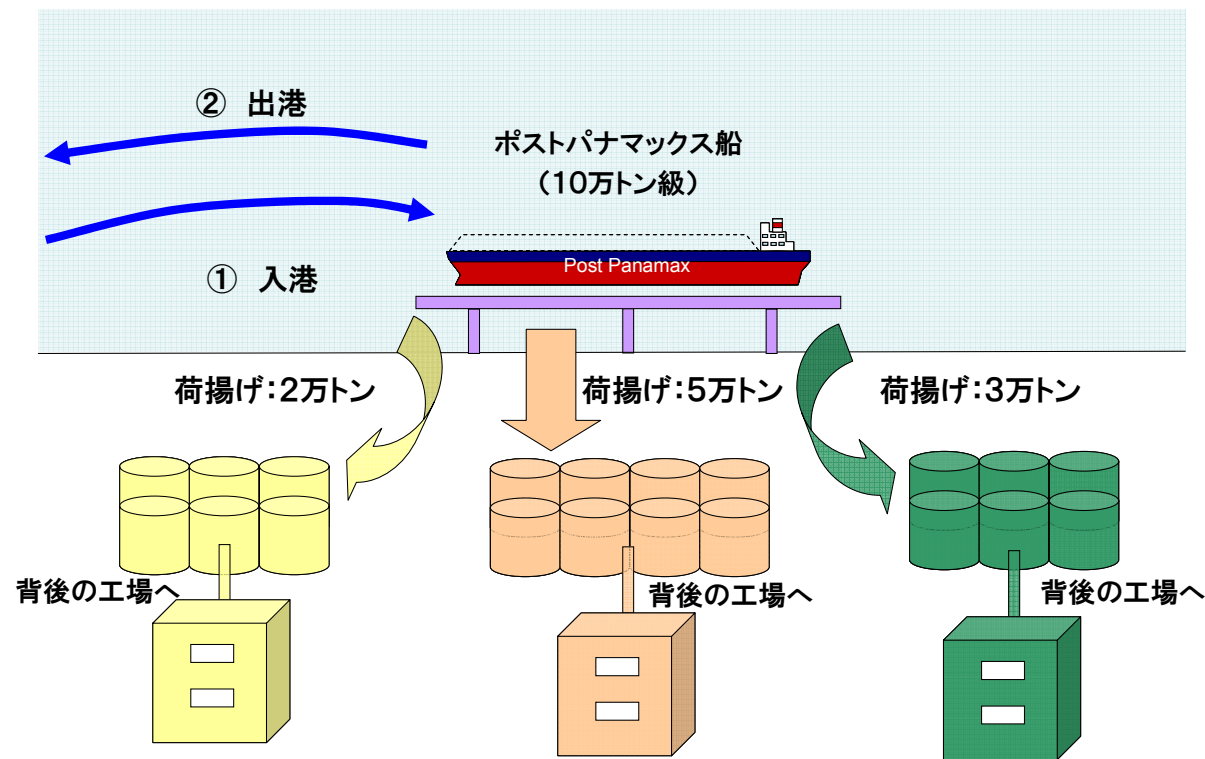
1ポート2バース揚げ(イメージ)



輸入の効率化のための企業連携の促進(2020年)

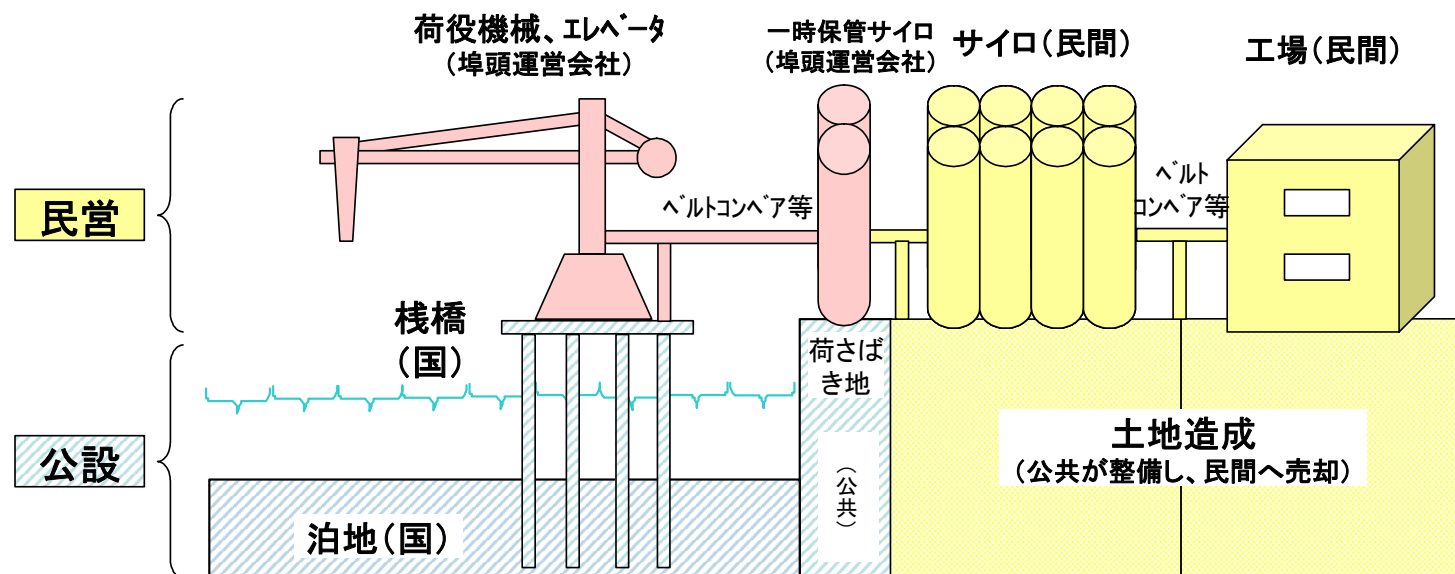
- ・ 新たな食糧コンビナート用地を整備し、産業競争力を強化
- ・ 公共棧橋及び泊地を整備し、1ポート1バース体制の確立

1ポート1バース揚げ(イメージ)



民の視点での効率的なターミナル運営の確立(2020年)

- 埠頭運営会社(共同出資会社等)に公共棧橋を長期リースし、効率的な利用を推進 (特定埠頭運営事業)

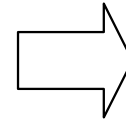


	水際線側の施設	背後用地側の施設
上物施設	<ul style="list-style-type: none"> 埠頭運営会社が、荷役機械等を整備し、管理・運営 (荷役機械、一時保管サイロに対して、国庫補助制度の適用有) 	<ul style="list-style-type: none"> 民間がサイロ、工場等を整備し、管理・運営
下物施設	<ul style="list-style-type: none"> 公共が棧橋、泊地、護岸敷を整備し、埠頭運営会社が長期リース等により、日常の維持管理 	<ul style="list-style-type: none"> 公共が土地を造成し、民間が用地を取得

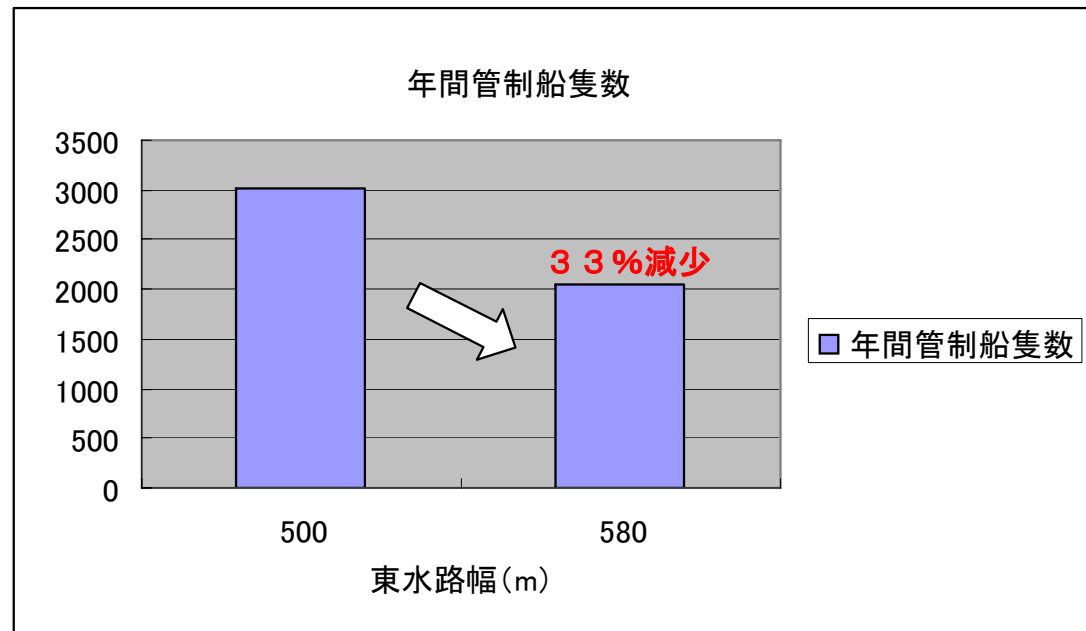
船舶の航行効率改善のための制限の緩和等(2015年)

・ 東航路の拡幅(500m⇒580m)を考慮した管制基準の見直し(2011 年度に実施予定)

- ・ 管制船：総トン数 4 万トン以上から全長 270m 以上へ
- ・ ポストパナマックス（全長 250m クラス）も対象外
- ・ 東水路の管制船は 33%減少（2008 年比較）



東航路の
自由度、利便性が向上

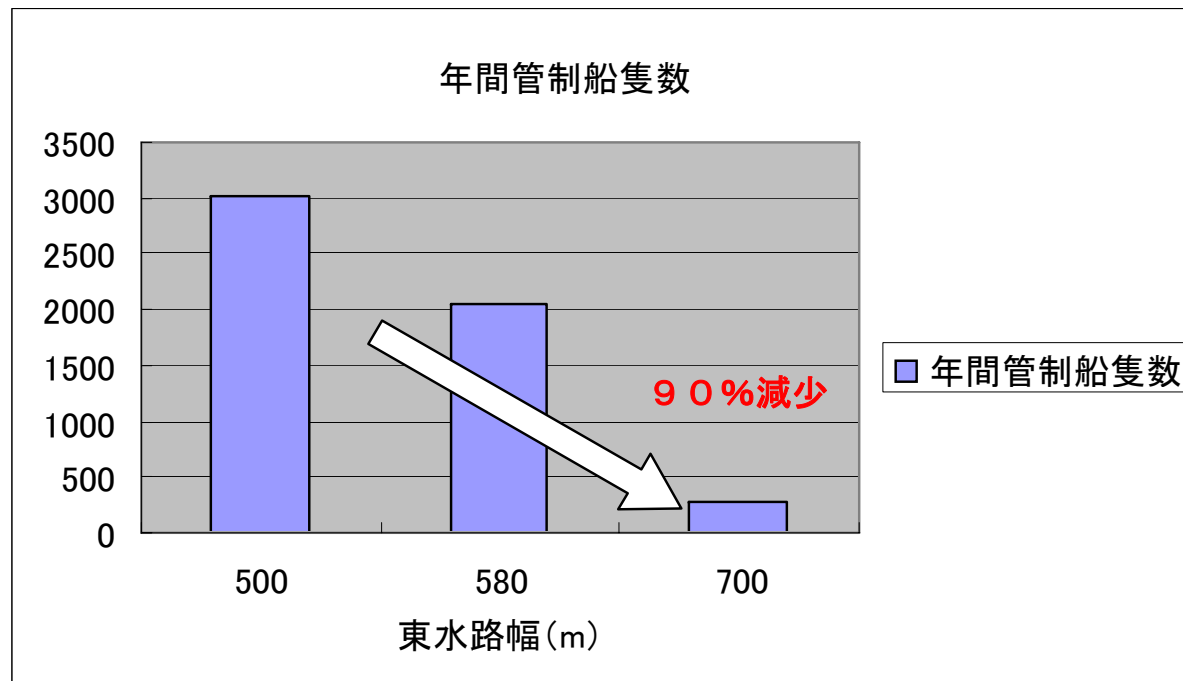


船舶の航行効率改善のための制限の緩和等(2020年)

- 東航路の更なる拡幅(580m⇒700m 化)による管制基準の更なる緩和

- 東航路の管制船隻数は 90%減少 (2008 年比較)

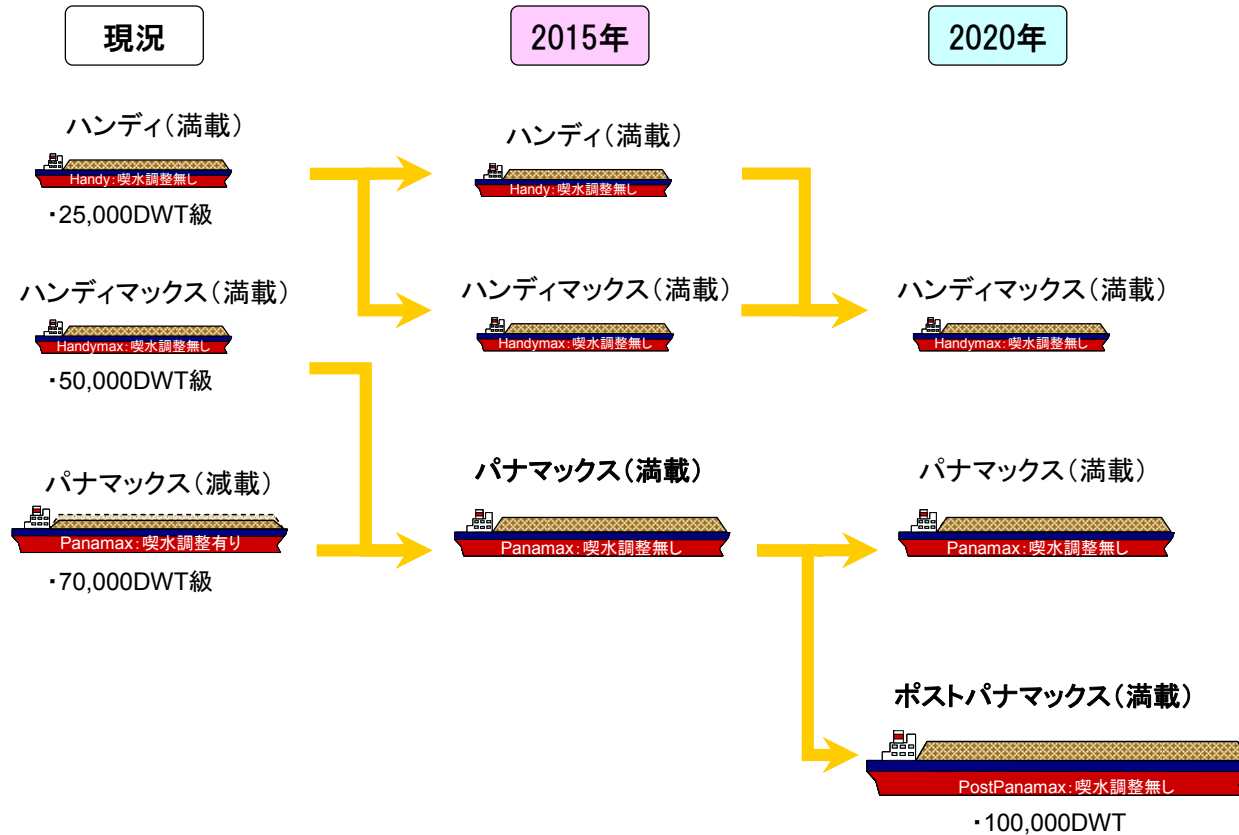
⇒ 更なる利便性向上



(管制船を全長 310m 以上とした試算値)

物流コストの削減効果(2015年、2020年)

〔試算〕



現在の名古屋港の取扱貨物量を前提とした場合

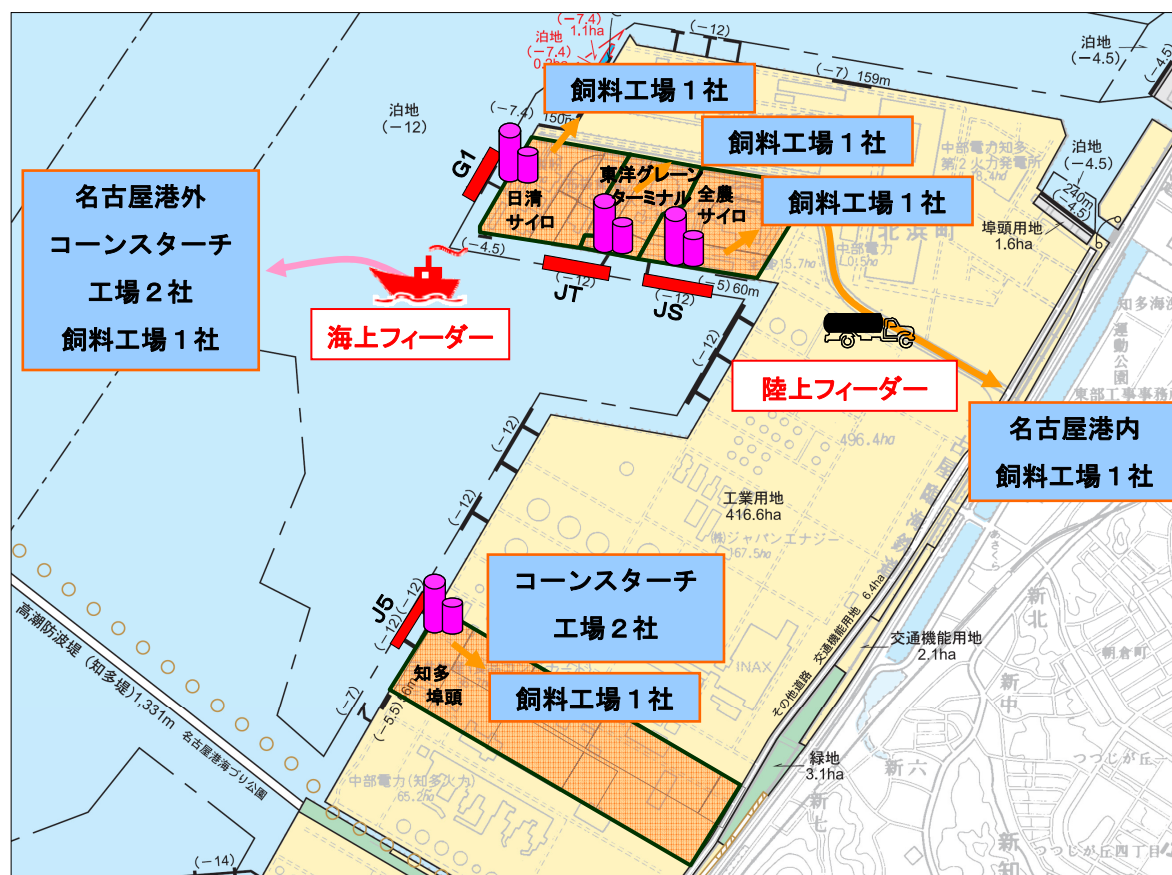
輸送コストの削減 11.8億円/年
輸送コストの削減 21.4億円/年
現況 ⇒ 2015年
現況 ⇒ 2020年

〔仮に、名古屋港の物流コスト削減効果に伴う周辺港湾への影響を加味できた場合、さらなる削減効果を得る可能性あり。〕

この削減額は、国土技術政策総合研究所No. 560報告書を参考に試算した金額である。

地理的優位性

- ・ 多くの一次消費地は直背後に立地：ベルトコンベアで直結
- ・ 一部の一次消費地へは内航船等により有機的に連携



施設の物理的優位性

【東航路のコンテナ計画との共用】

- ・ 現港湾計画において、**-16m、580m**を計画
- ・ 国際コンテナ戦略港湾では、**-18m**への増深を提案

