

国際バルク戦略港湾(穀物)

名古屋港の計画書(概要)

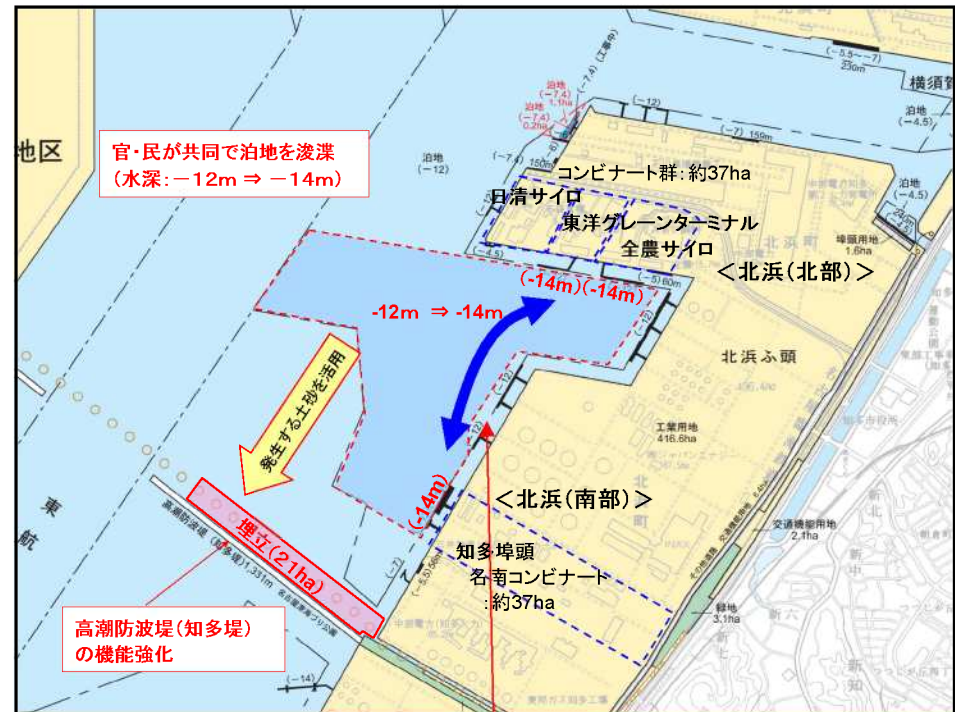
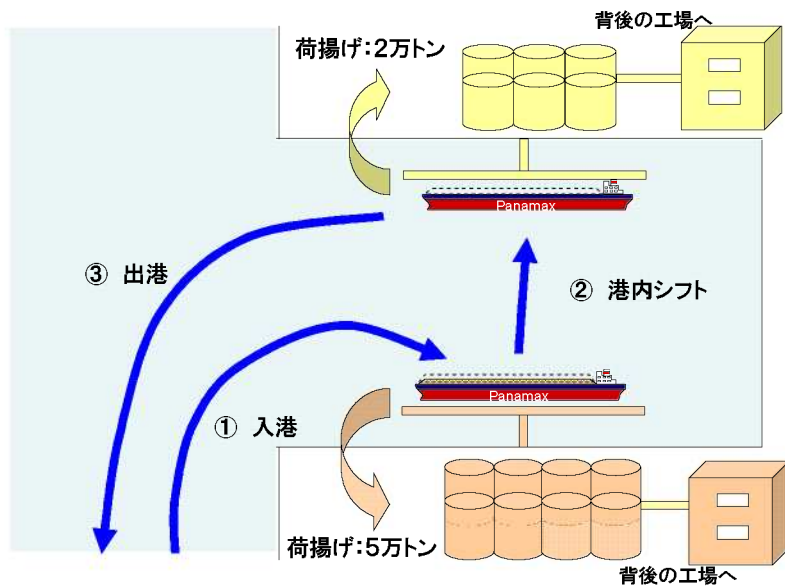
平成22年12月
名古屋港管理組合

名古屋港内の企業連携(2015年)

➡ 1ポート2バース体制の企業連携によるパナマックス船の最大活用

1ポート2バースのイメージ

【パナマックス船:7万トン級の荷揚げイメージ】



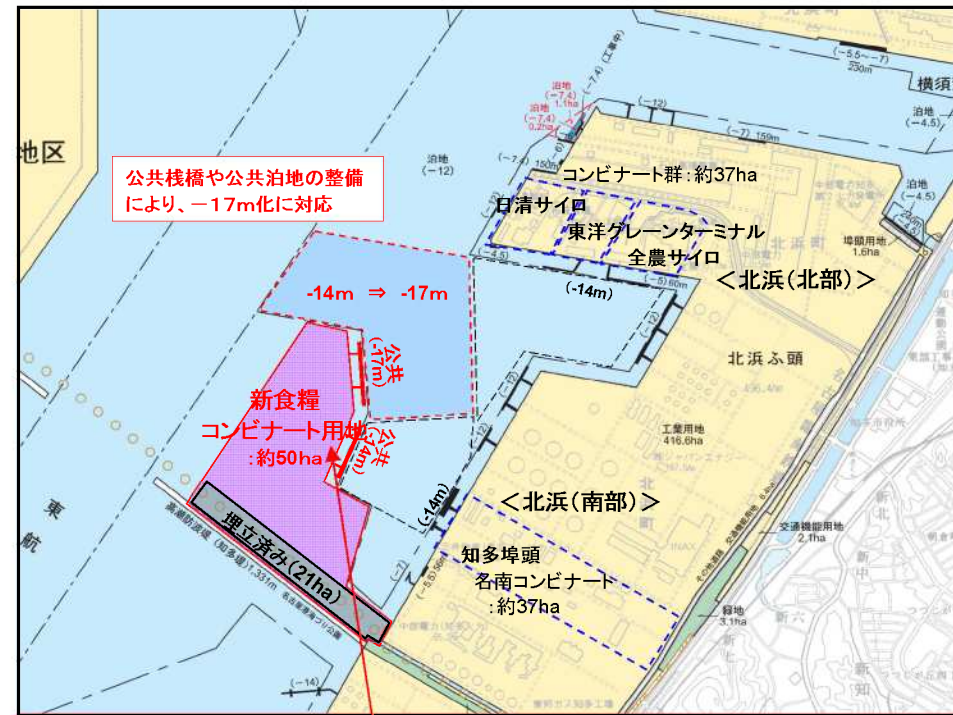
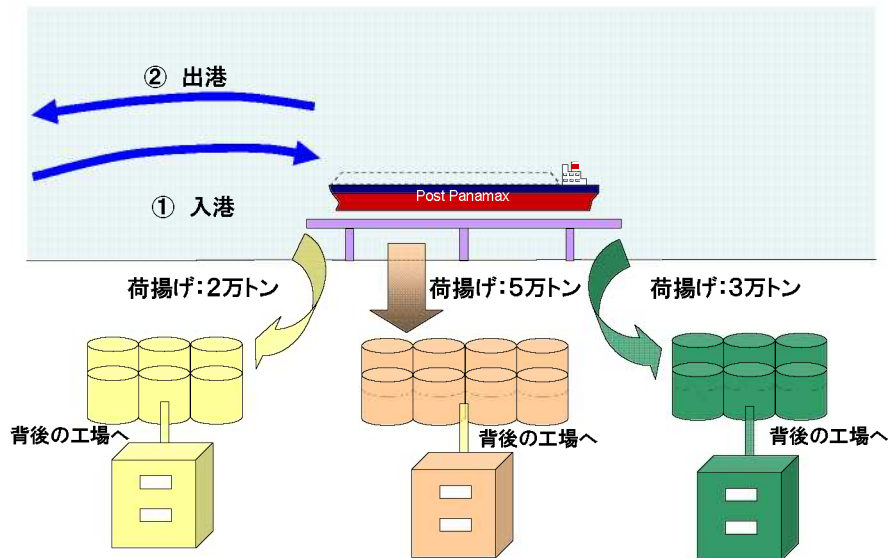
1ポート2バース体制による
パナマックス船の最大活用

名古屋港内の企業連携(2020年)

➡ 新食糧コンビナート用地に対して企業の移転集約を促進
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

1ポート1バースのイメージ

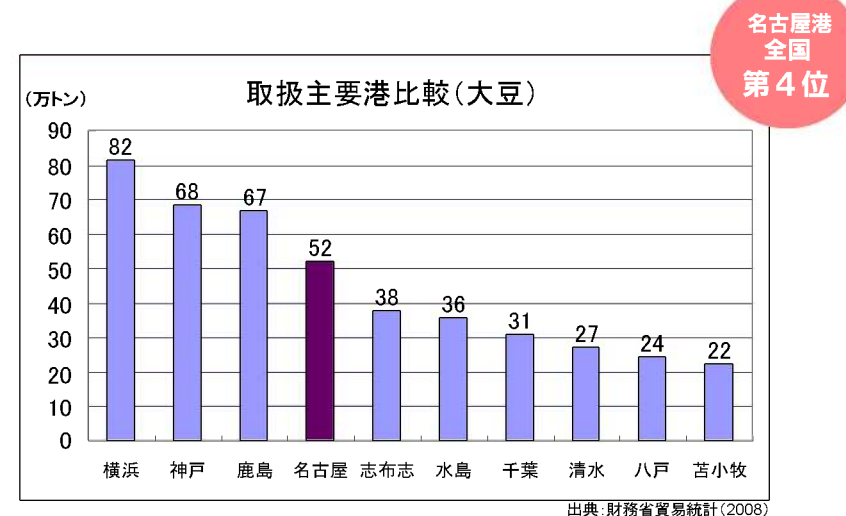
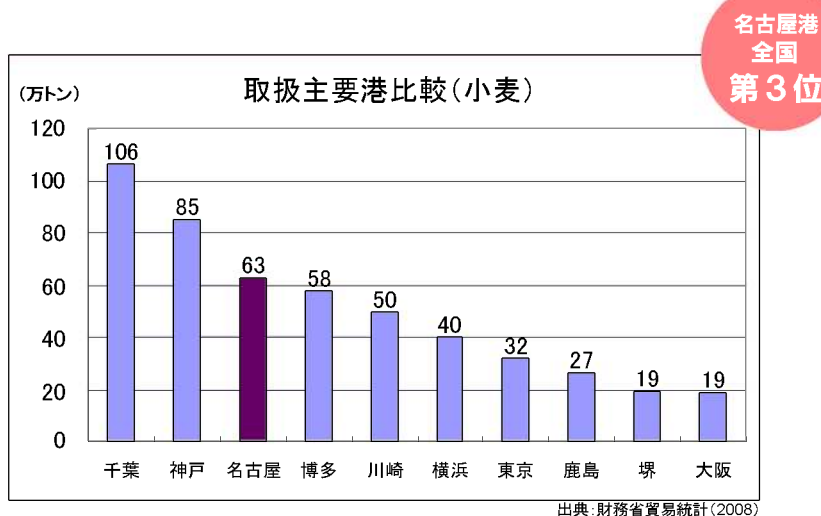
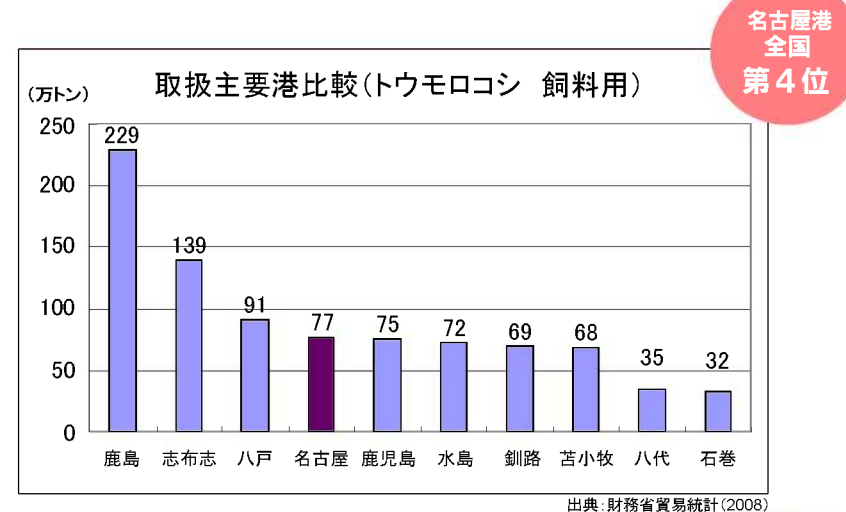
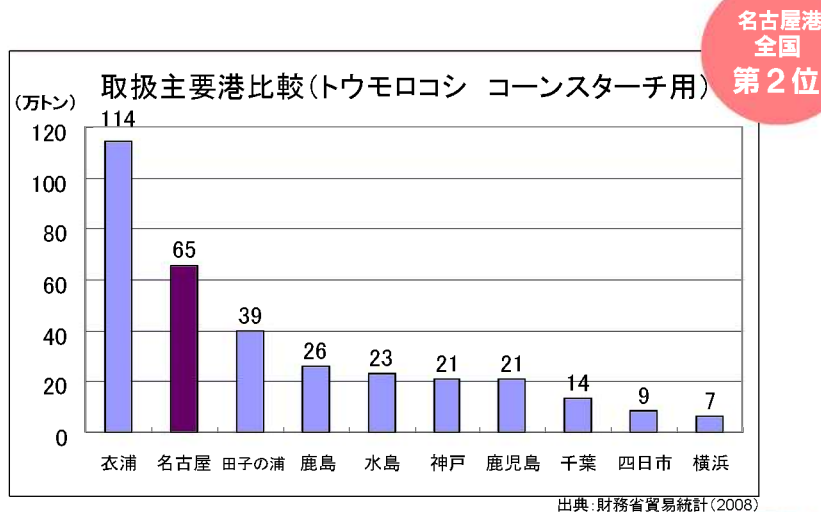
【ポストパナマックス船:10万吨級の荷揚げイメージ】



企業の移転集約による
ポストパナマックス船の最大活用

穀物の総合力を活用

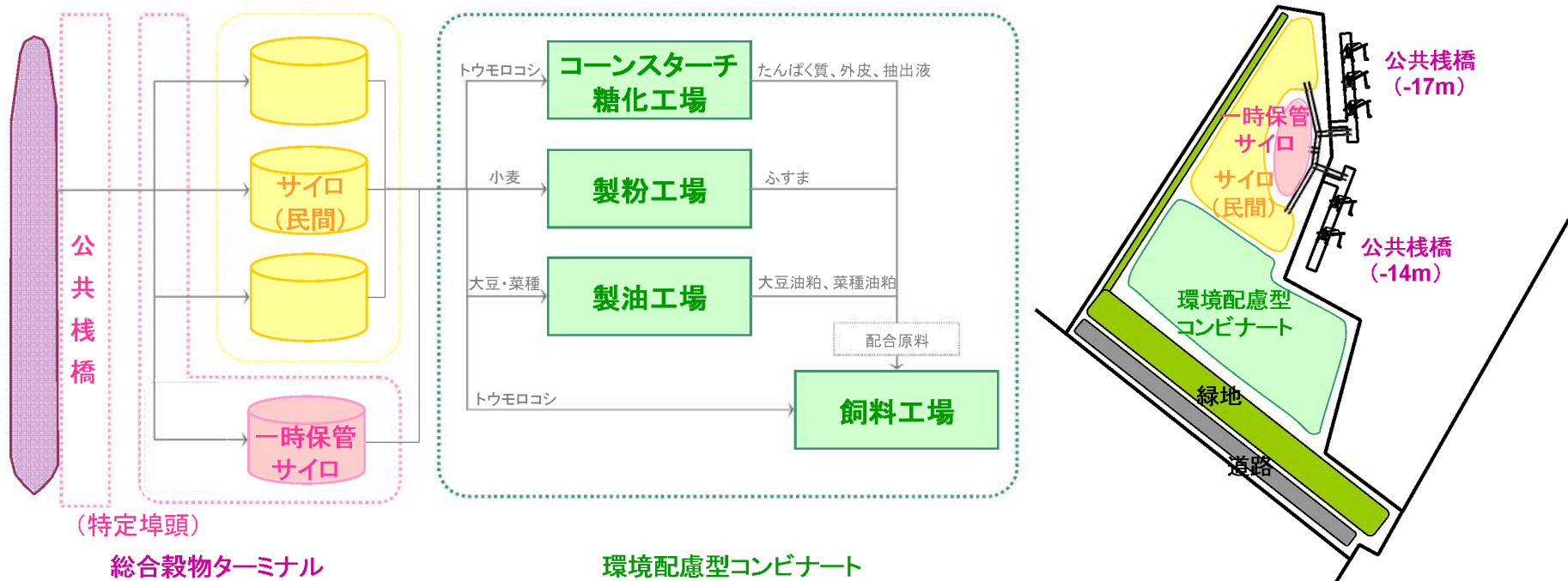
➡ 応募港湾のなかで、3大穀物の取扱貨物量において全て上位ランキングに入るのは名古屋港のみ！



新食糧コンビナートの形成(2020年)

- 大型船のスケールメリットを活かすとともに、大豆や小麦との合積み輸送も可能な総合穀物ターミナルの実現
- トウモロコシ、大豆、小麦から発生する副産物の有効活用や横持ち輸送が発生しない環境配慮型コンビナートの形成

➡ **穀物産業全体の競争力強化を目指す**



新食糧コンビナート

※現時点において企業を特定するものではない。

港湾間連携(2020年)

➡ 我が国が世界で買い負けないために、異なる商社が連携しやすい港湾環境を整えることにより、穀物の安価で安定的な輸送を実現し、**東海経済圏の地域活性化に貢献**



物流コスト削減効果

項 目	2015年	2020年
名古屋港(トウモロコシ) ・ 現状の貨物量に対する船舶の大型化	9.4億円	17.1億円
名古屋港(小麦等の合積み貨物) ・ 現状の貨物量に対する船舶の大型化	2.4億円	4.3億円
名古屋港の現状貨物量に対する効果の計	11.8億円	21.4億円
連携港湾(トウモロコシ)(清水港・田子の浦港、衣浦港の計) ・ 名古屋港からの2港寄り等 (連携以外の船舶の大型化による削減効果も含む)	10.1億円	12.4億円
連携外港湾(トウモロコシ) ・ 名古屋港からのフィーダー輸送 ・ 名古屋港への工場移転	1.0億円	7.1億円
合 計	22.9億円	40.9億円

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1年あたりの金額である。