

# 名古屋港 国際バルク戦略港湾(穀物) 計画書 概要



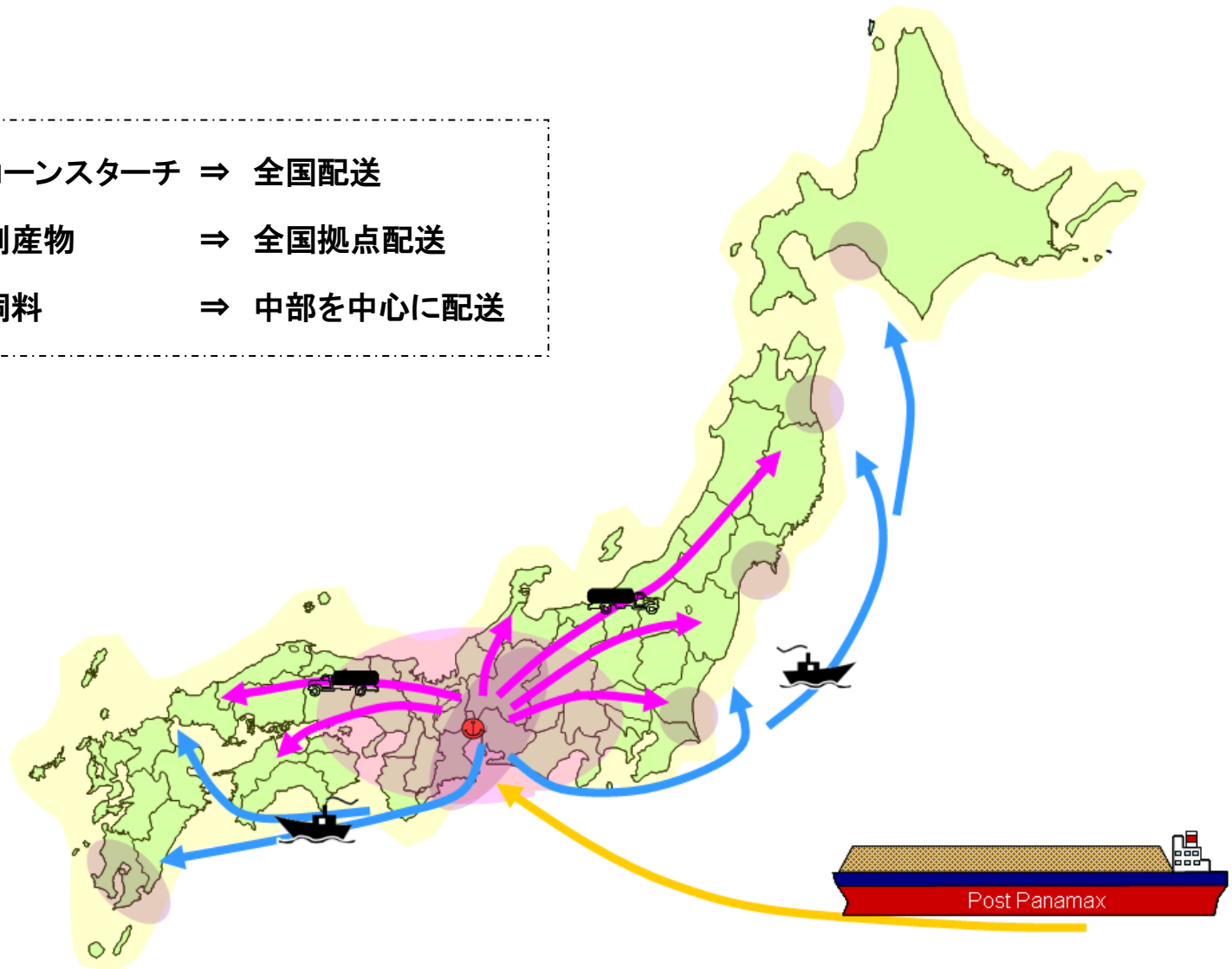
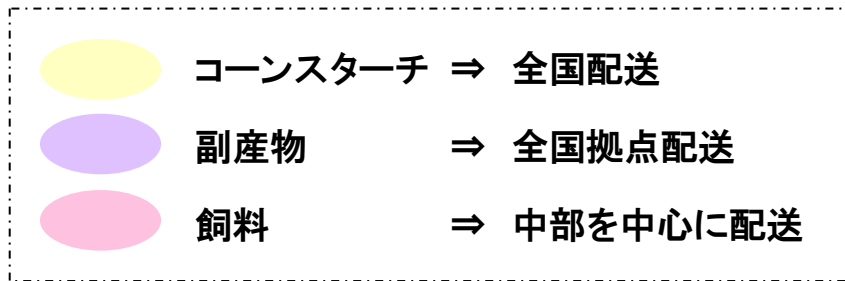
平成23年3月  
名古屋港管理組合

# 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とともに、副産物の供給を受ける飼料業界のコスト競争力の強化にも貢献
- ③ 異なる商社間が連携しやすい港湾環境を整えることにより、港湾間連携を促進し、穀物の安価で安定的な輸送の実現により、東海経済圏の地域活性化に貢献

# 【国内産業ハブ港のイメージ】



# 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 パナマックス船を活用した港湾間連携による物流コストの削減
- ④ 東航路拡幅に伴う管制基準の緩和

# 目標（2020年）

2020年

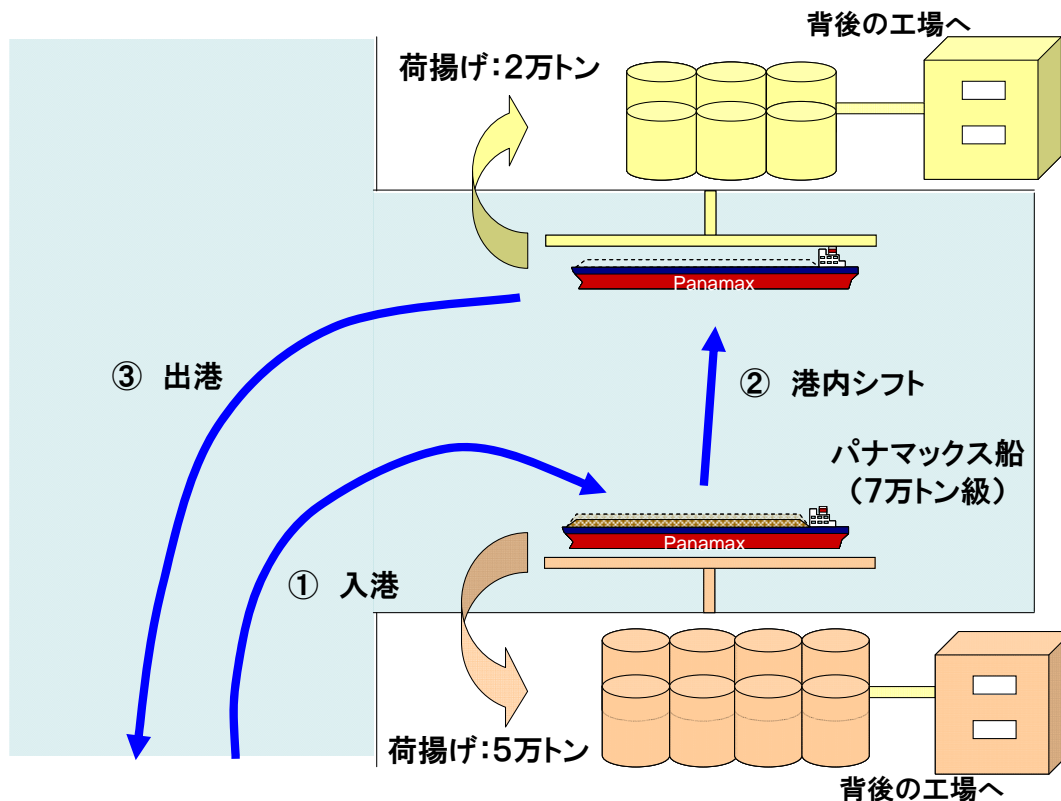
## 老朽化した保管機能及び生産機能の移転集約、更なる拠点化・高質化

- 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 ポストパナマックス船、パナマックス船を活用した港湾間連携による物流コストの削減
- 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 高能率な荷役機械や一時保管サイロによるポストパナマックス船の運航効率の確保

# 名古屋港内の企業連携（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)

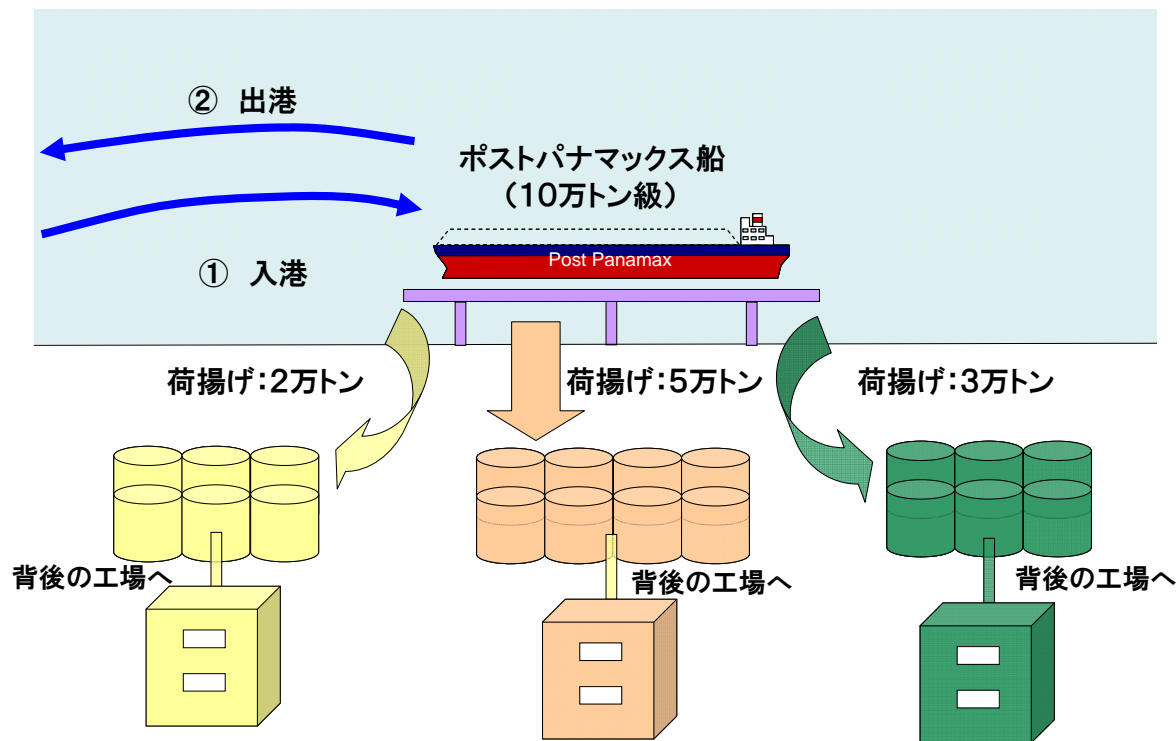


これまでも、名古屋港内における企業連携:1ポート2バースの実績は多数有り。  
今後も、1ポート2バース体制により、パナマックス船(満載)の最大活用を図る。

# 名古屋港内の企業連携（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)



新食糧コンビナートの整備により新たな貨物需要を創造する。

1ポート1バース体制によりポストパナマックス船(満載)の最大活用を図る。

# 港湾間連携(2020年)

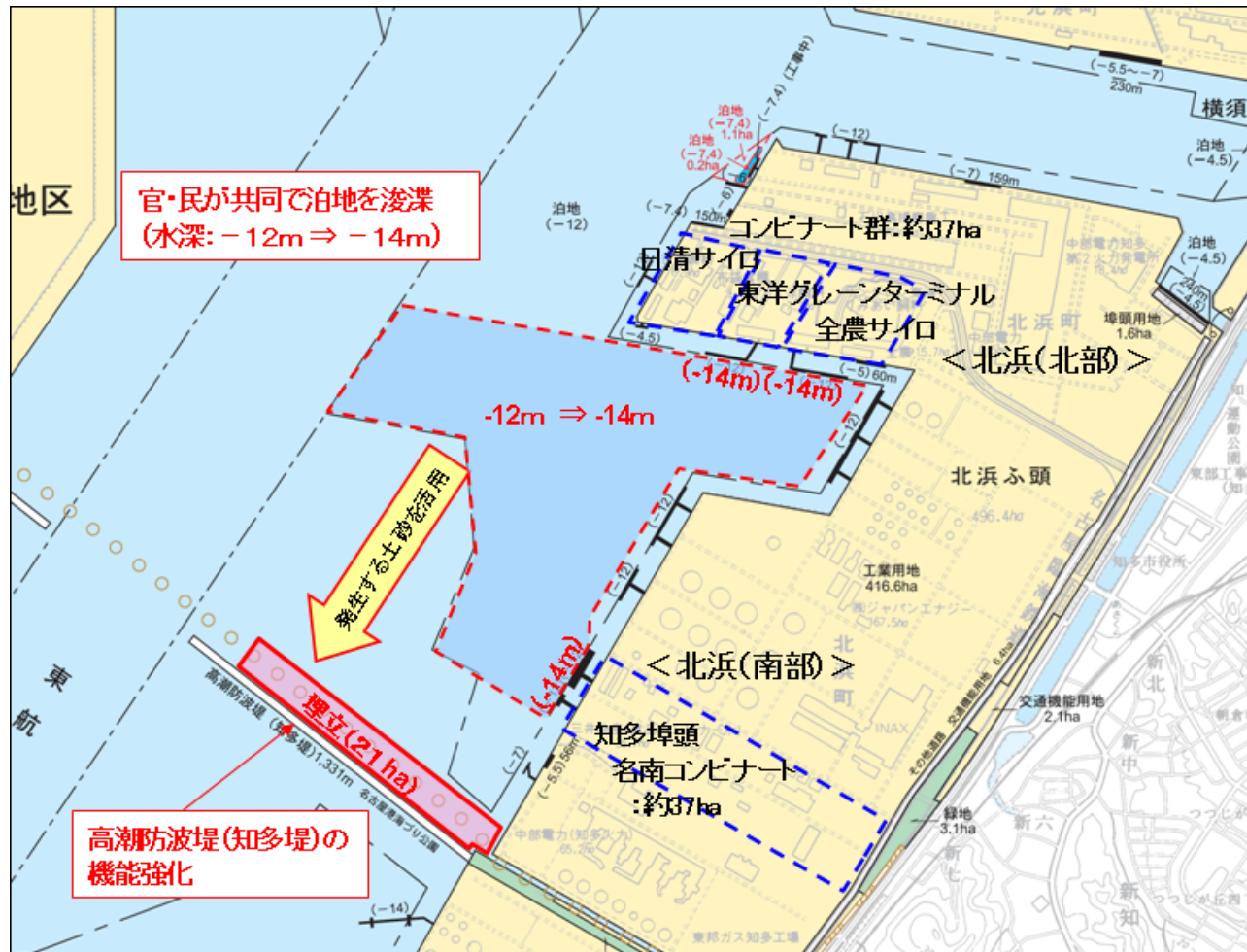
⇒ 我が国が世界で買い負けないために、異なる商社が連携しやすい港湾環境を整えることにより、穀物の安価で安定的な輸送を実現し、**東海経済圏の地域活性化に貢献**





# 大型船に対応した港湾機能の拠点的確保(2015年)

- ・ 官・民が共同で泊地を-14mに浚渫
- ・ 高潮防波堤の機能強化とあわせて、新たな埋立地の一部を整備



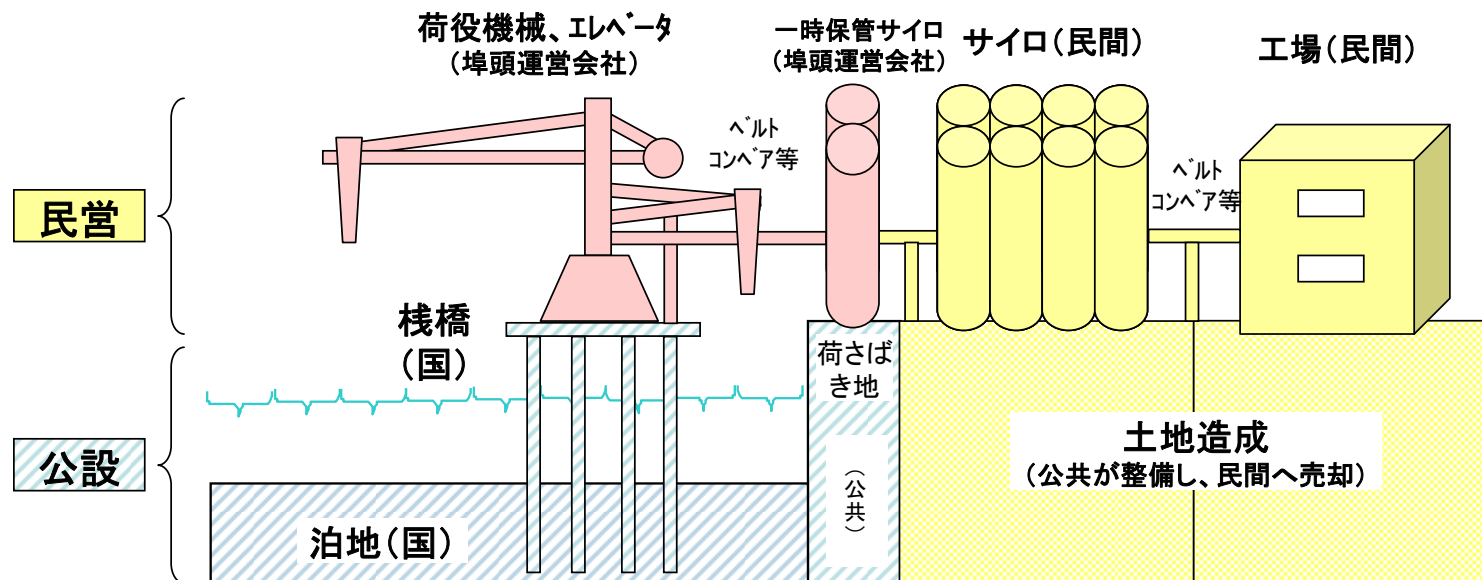
# 大型船に対応した港湾機能の拠点的確保(2020年)

- 公共棧橋及び泊地の整備により、-17m化に対応



# 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)

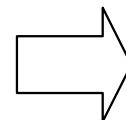


	水際線側の施設	背後用地側の施設
上物施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>埠頭運営会社が、荷役機械等を整備し、管理・運営 (荷役機械、一時保管サイロに対して、国庫補助制度の適用有)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間がサイロ、工場等を整備し、管理・運営</li> </ul>
下物施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共が棧橋、泊地、護岸敷を整備し、埠頭運営会社が長期リース等により、日常の維持管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: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

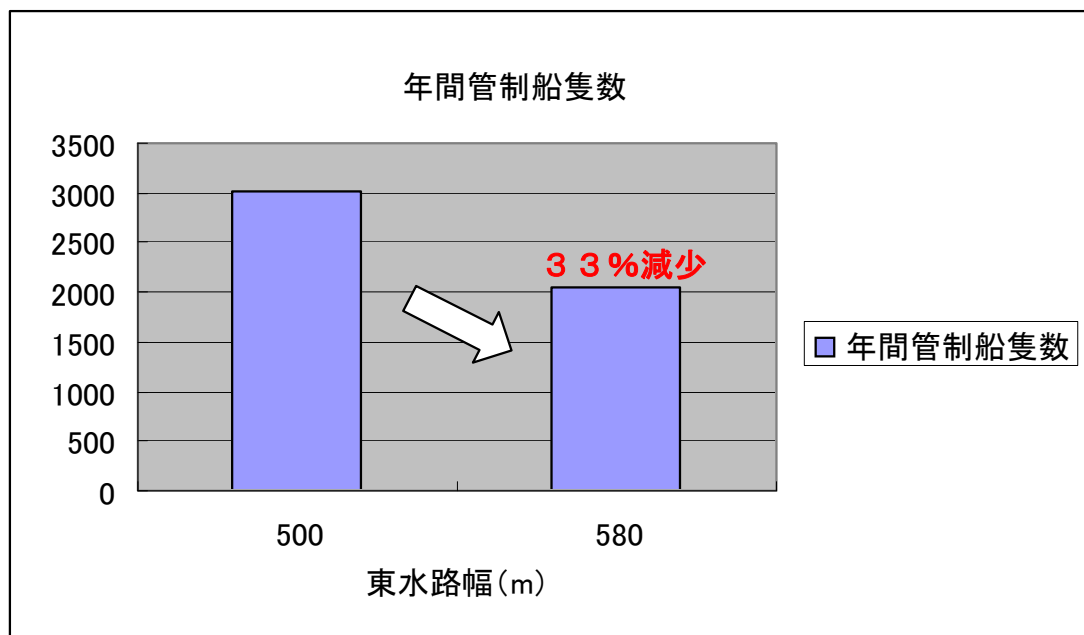
# 船舶の航行効率改善のための制限の緩和等(2015年)

## 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）

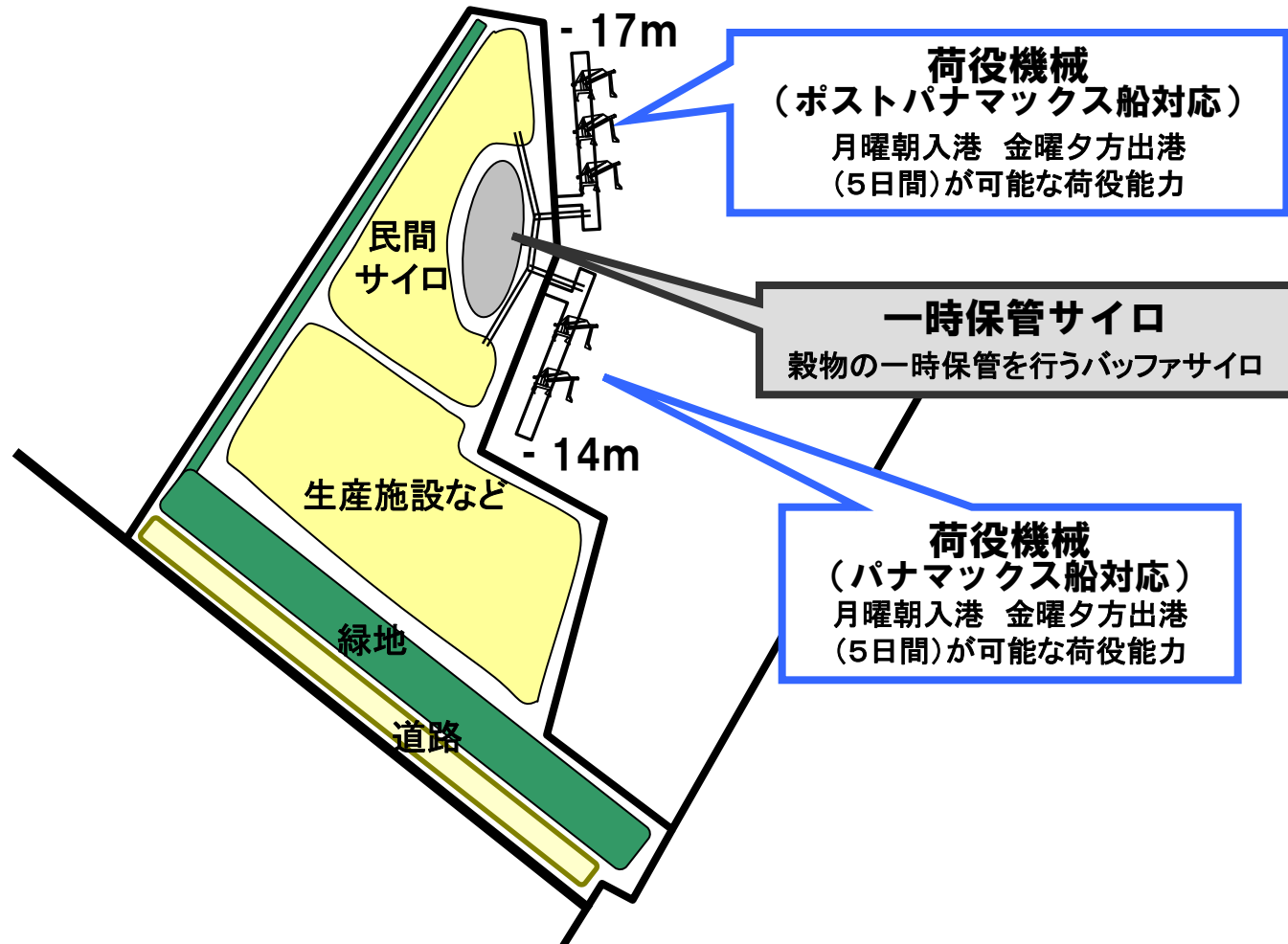


東航路の  
自由度、利便性が向上



# 船舶の航行効率改善のための制限の緩和等(2020年)

- 高効率な荷役機械や一時保管サイロによる**ポストパナマックス船の運航効率の確保**



# 物流コスト削減効果

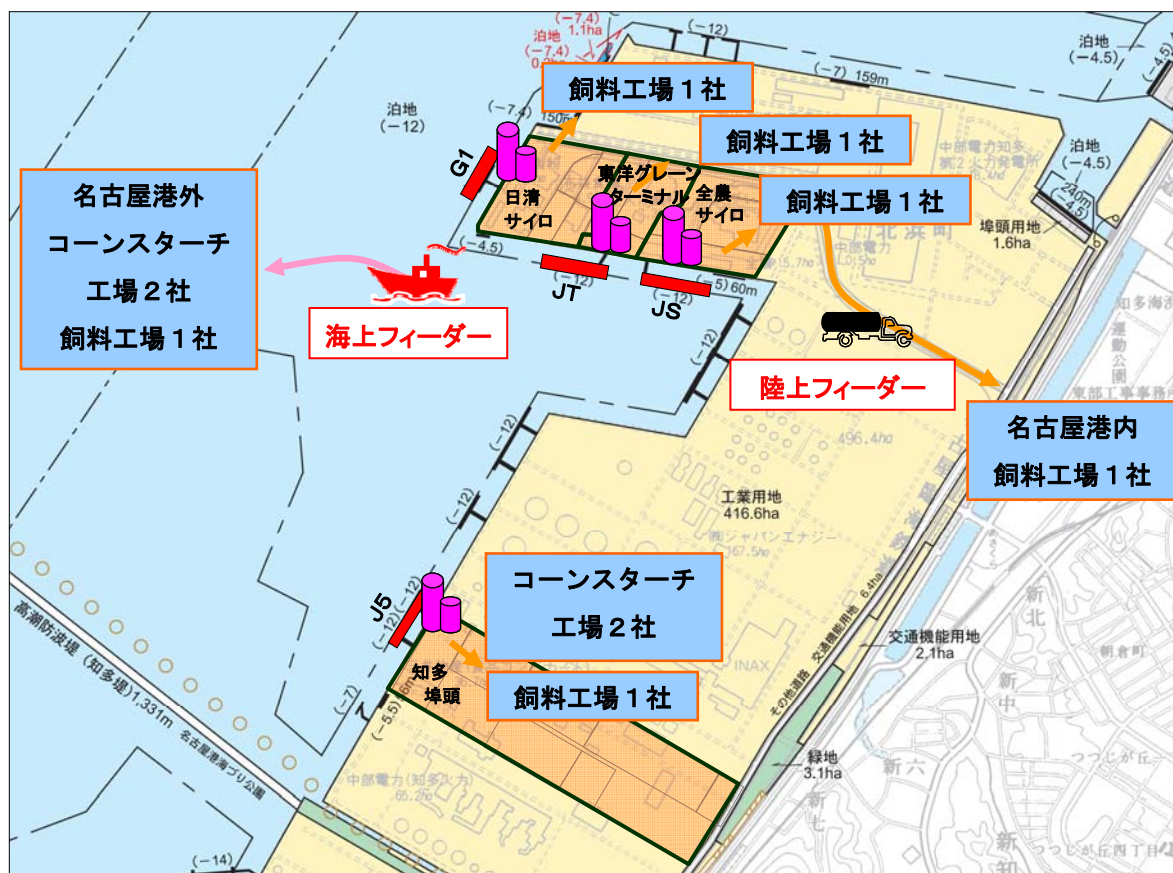
項 目		2015年	2020年
1	名古屋港(トウモロコシ) ・ 現状の貨物量に対する船舶の大型化	10.7億円	19.4億円
2	名古屋港(小麦等の合積み貨物) ・ 現状の貨物量に対する船舶の大型化	2.2億円	4.0億円
3	連携港湾(トウモロコシ)(清水港・田子の浦港、衣浦港の計) ・ 名古屋港からの2港寄り等 (連携以外の船舶の大型化による削減効果も含む)	9.3億円	11.5億円
4	連携外港湾(トウモロコシ) ・ 名古屋港からのフィーダー輸送 ・ 名古屋港への工場移転	0.6億円	18.4億円
集計	物流コスト削減効果の計(1～4の合計)	22.9億円	53.4億円
	・ 連携港湾の物流コスト削減効果(3)を控除した場合	13.6億円	41.9億円

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。  
合計は四捨五入によりあわない場合がある。



# 地理的優位性

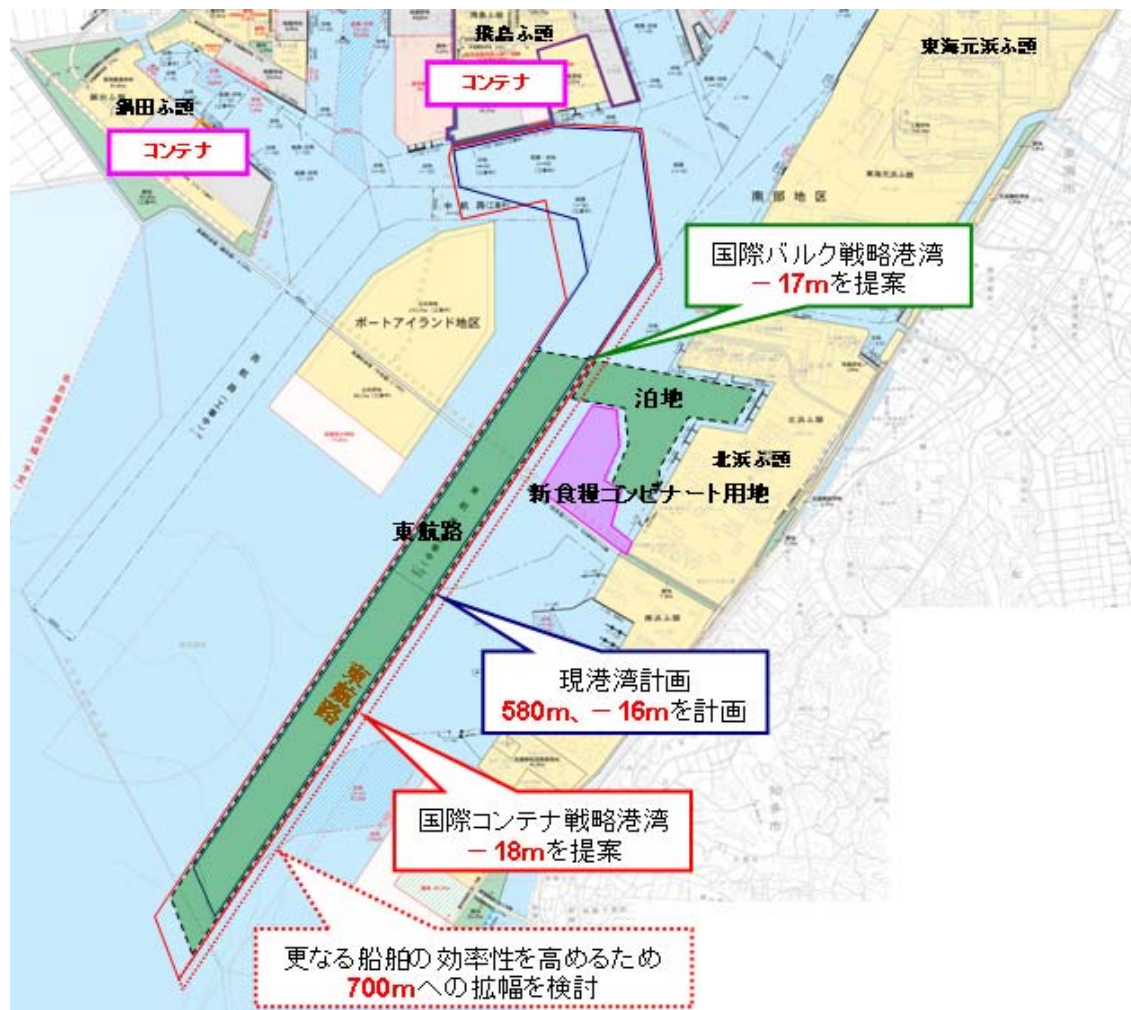
- 多くの一次消費地は直背後に立地：ベルトコンベアで直結
- 一部の一次消費地へは内航船等により有機的に連携



# 施設の物理的優位性

## 【東航路:コンテナや他のバルク貨物との供用】

- ・ 現在、-16m:580mに整備中
- ・ 国際コンテナ戦略港湾では、-18mへの増深を提案
- ・ 今回、国際バルク戦略港湾として、-17mを提案





# 新食糧コンビナートの実現に向けた体制

## 複数の企業が新食糧コンビナート計画に賛同

- ・ 新食糧コンビナートへの進出について、サウンディング(意向調査)を実施し、複数の企業から本計画に賛同を得ている。
- ・ 移転のためには、新たな支援スキームの検討が必要との意見あり。

## 『名古屋港・新食糧コンビナート検討会(仮称)』による検討

- ・ 新食糧コンビナートへ進出するための更なる支援スキーム、港湾コストの低減、港湾サービスの向上等の施策を検討し事業の実現確度の向上
- ・ 国の出先機関を含めた関係行政団体や民間事業者で構成する検討会の立ち上げについて、現在、調整中

## 公募による事業者選定

- ・ 新食糧コンビナートへの進出企業は、公共棧橋を効率的に運営する埠頭運営会社(共同出資会社等)とあわせて公募
- ・ 新食糧コンビナートの段階的な整備も可能とすることによって、官民ともに無理、無駄のない事業を展開