

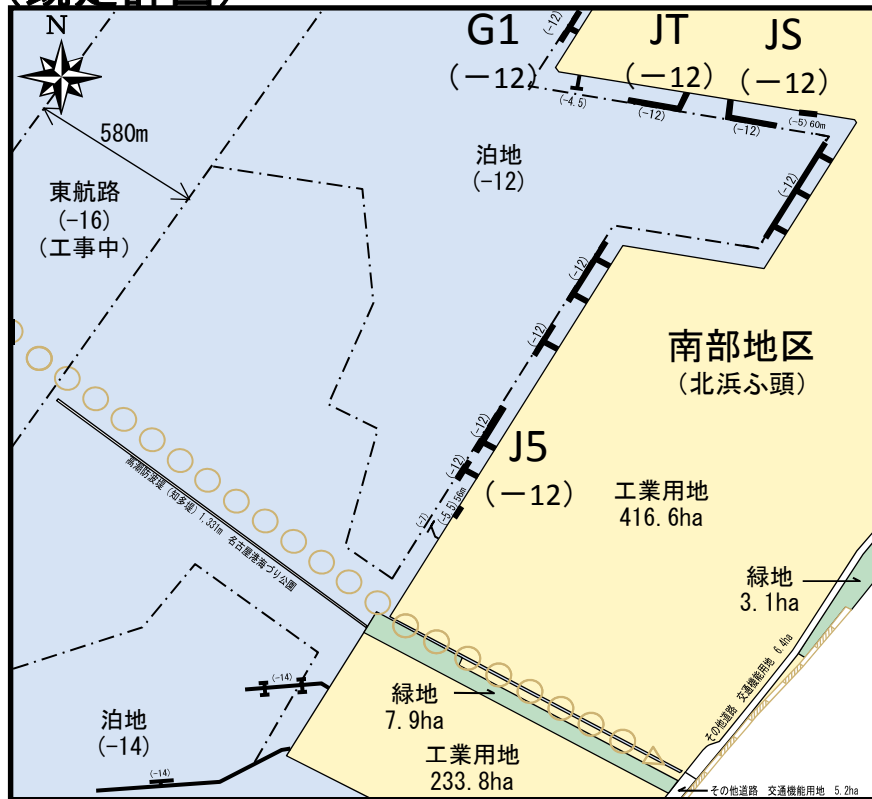
# 名古屋港 港湾計画 一部変更

平成24年3月12日  
交通政策審議会  
第48回港湾分科会  
資料 1-6

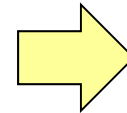
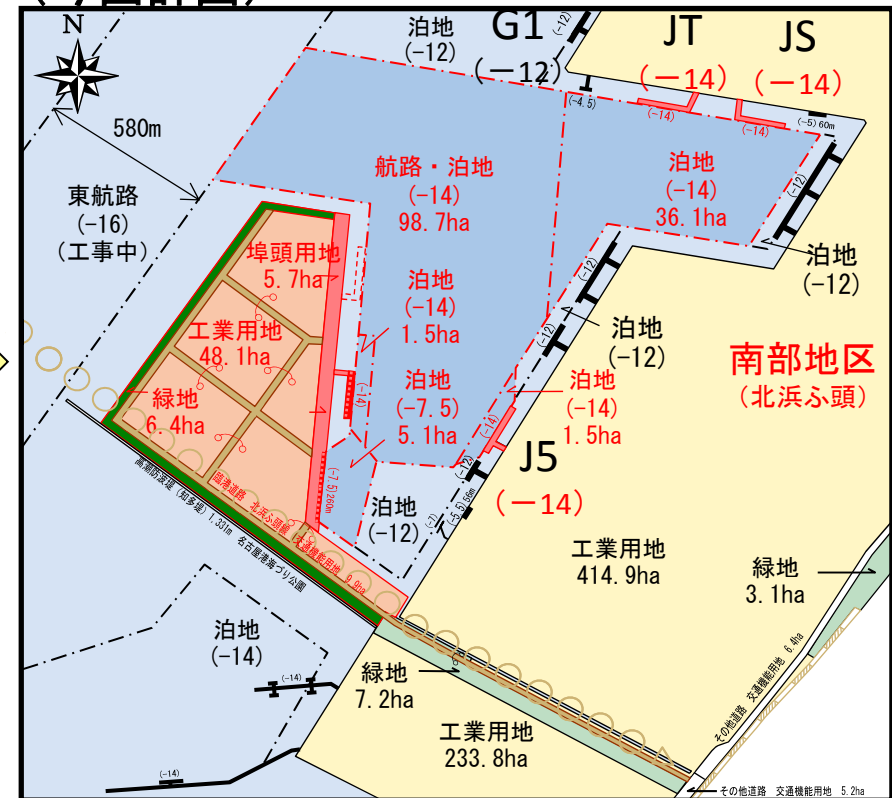


# 名古屋港南部地区の計画変更内容

(既定計画)



(今回計画)



## 南部地区北浜ふ頭

【既定計画】 -12m × 4基(G1、JT、JS、J5) (専用)、泊地(-12m)

・H21年における穀物の取扱貨物量は輸入157万トン(全国4位)、移出53万トン。**H23年5月に国際バルク戦略港湾(穀物)として選定。**

(課題)

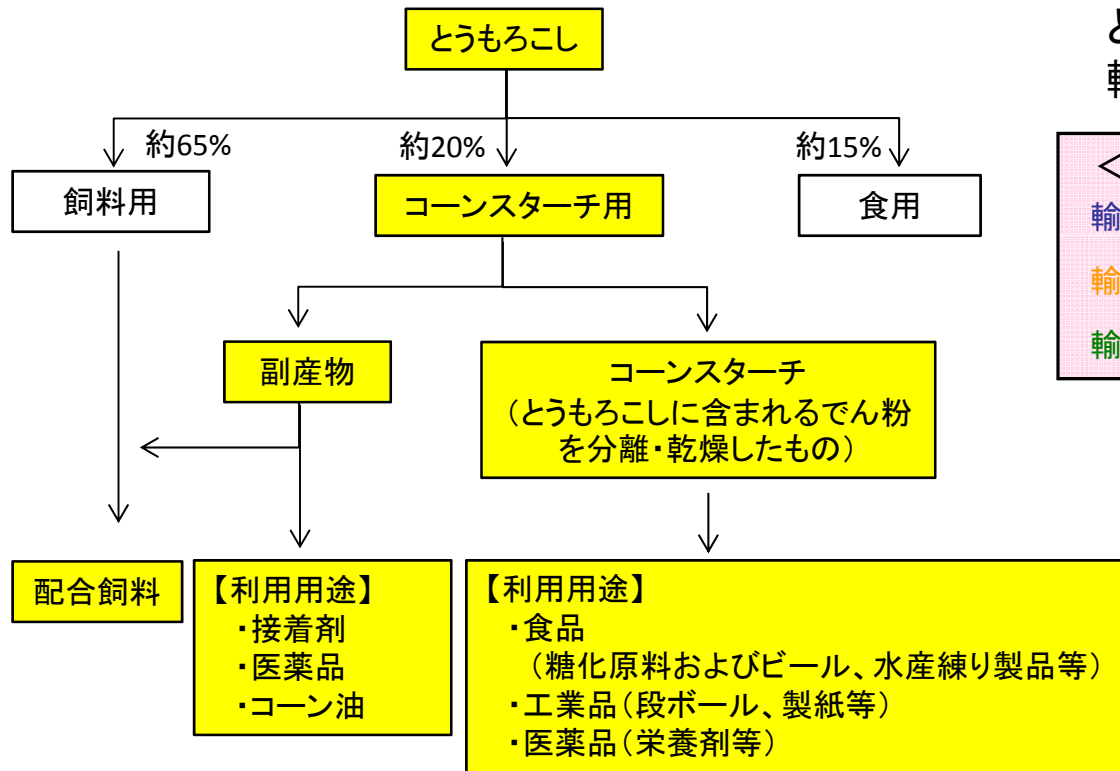
- ・北浜ふ頭に立地する穀物サイロから伊勢湾内に立地するコーンスターチ加工工場まで横持ち輸送を行っており、コスト縮減が課題。
- ・パナマックス船の入港時には減載入港を強いられており、その解消が課題。

【今回計画】 -14m × 3基(JT、JS、J5) (専用)、 -14m × 1基(公共) (耐震)、 -7.5m × 2B(公共) (耐震)、航路・泊地(-14m) 99ha

・新規企業の立地に対応し、約70haの土地造成(新食糧コンビナート)を行うとともに、国際バルク戦略港湾の第1段階の目標であるパナマックス船の入港に対応した-14m公共ドルフィンの新設(第2段階の目標はポストパナマックス船の入港に対応(岸壁水深-17m))。さらに、パナマックス船の入港に対応できるよう、JT、JS、J5を-14mに増深する。

# 東海圏におけるとうもろこし(コーンスターチ用)取扱いの重要性

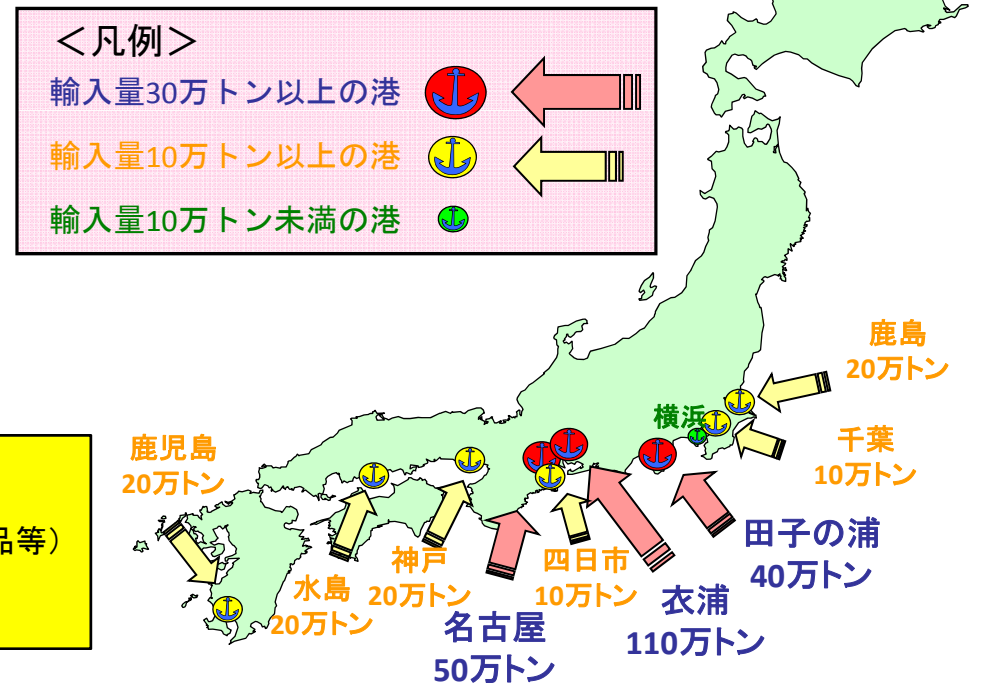
- コーンスターチ用とうもろこしは、国内に輸入されるとうもろこしの約20%(平成22年度)を占めており、コーンスターチ(でん粉)、副産物に加工される。
- コーンスターチ用とうもろこしから生産されるでん粉は、国内で生産されるでん粉の約85%(平成21年度)を占めており、食品、工業品、医薬品等に幅広く利用されている。
- 名古屋港におけるコーンスターチ用とうもろこし輸入量の国内シェアは約20%、衣浦港・清水港・田子の浦港を含めると約70%のシェアを有しており、東海圏がコーンスターチ用とうもろこしの輸入拠点となっている。



## 我が国における輸入とうもろこしの用途

出典: 日本スターチ・糖化工業会HPより国土交通省港湾局作成

とうもろこし(コーンスターチ用)  
輸入量: 約310万トン/年



\* 図中の地名は、いずれも税関の名称である。

出典: 財務省「貿易統計(2009年)」より国土交通省港湾局作成

# 新食糧コンビナート形成による輸送コストの削減

- 釧路港、鹿島港などの穀物コンビナートにおいては、サイロ及び加工工場が岸壁背後に一体的に立地しており、ベルトコンベアなどにより効率的に穀物を輸送する体制を構築している。
- 一方、名古屋港においては、輸入したとうもろこし約160万トン、大豆約50万トンをサイロで保管した後、約50万トンを伊勢湾内にあるコーンスターチ工場へ再度輸送を行っている状況。
- 今回計画では、コーンスターチ工場が名古屋港新食糧コンビナートで立地することにより、輸送コストの削減を図るとともに、パナマックス船の満載入港に対応して-14mドルフィン計画を計画し、輸送コストの削減を図る。

## 穀物取扱岸壁の背後にサイロ及び加工工場が立地している事例

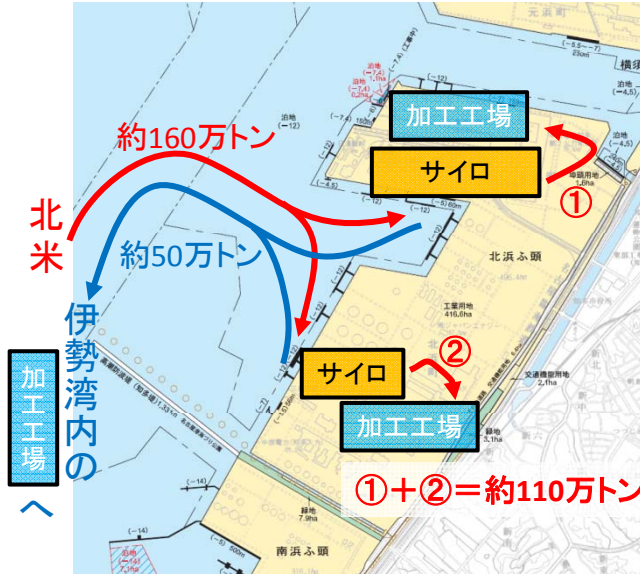


釧路港西港区第2埠頭地区

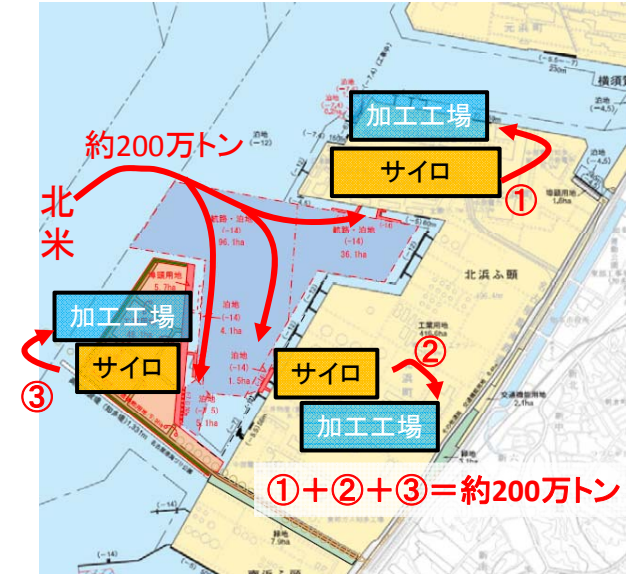


鹿島港北地区

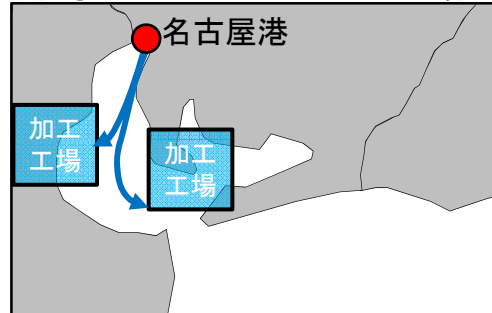
## (現況)



## (今回計画)

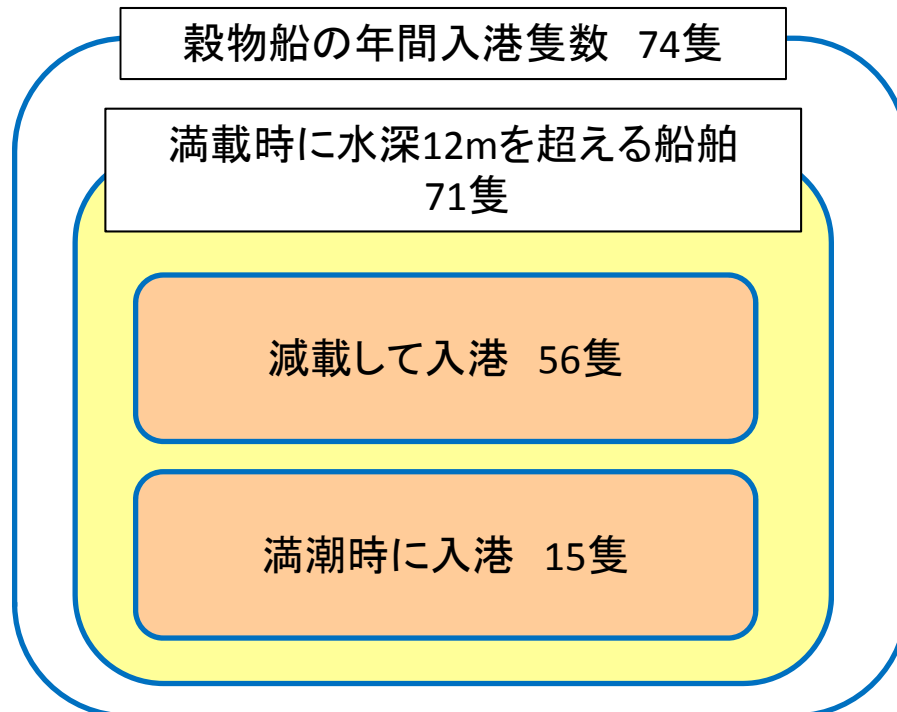


## ○伊勢湾内のコーンスターチ工場への輸送

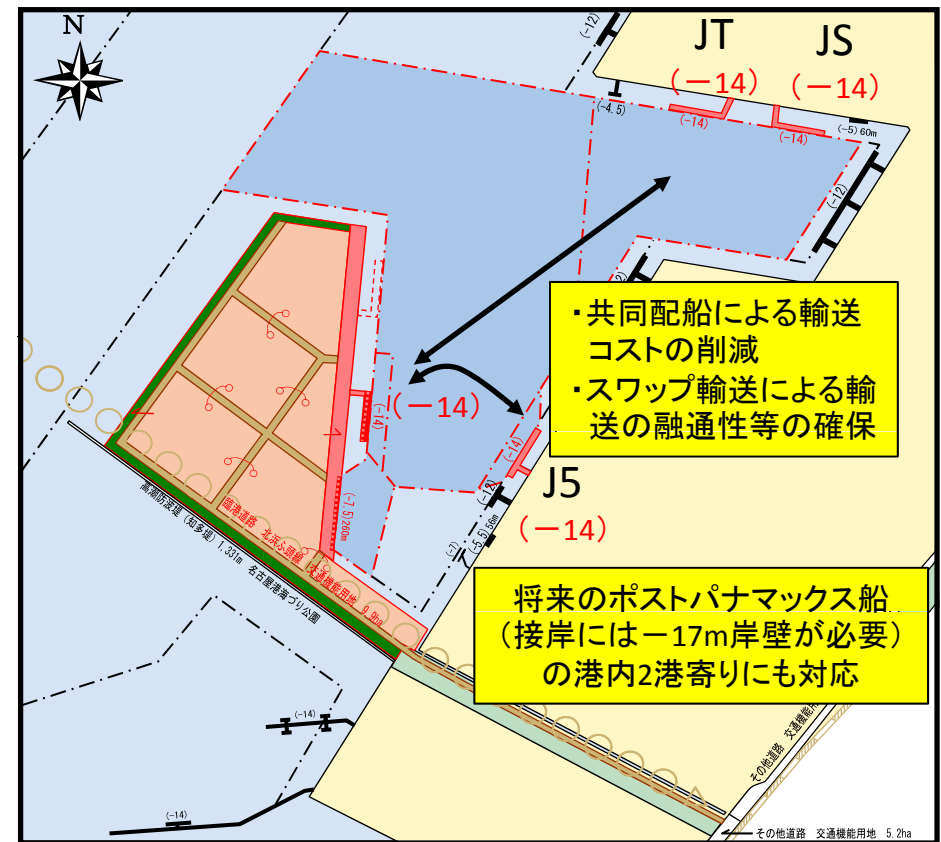


# 専用ドルフィン-14m化のメリット

- 名古屋港では1年間に入港する穀物船74隻のうち、71隻(約96%)が減載入港又は満潮時の入港を余儀なくされている。専用ドルフィン(-14m)により、パナマックス船満載入港への対応が可能。
- 民間企業同士の共同配船によりパナマックス船での穀物輸送を促進し、輸送コストを削減可能。また、スワップ輸送(荷主間での洋上売買)により穀物輸送時の融通性・自由度の確保を行う。
- ポストパナマックス船に対応した-17mドルフィン整備後も、2港寄りにより公共ドルフィン(-14m)、専用ドルフィン(-14m)を活用可能。



名古屋港に入港する穀物船舶  
(パナマックス船及びハンディマックス船)  
(平成22年実績)



専用ドルフィンの-14m化のメリット

# 確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
バルク貨物等の輸送の強化	<p><u>Ⅱ 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</u></p> <p>3 バルク貨物等の輸送の拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特に、世界的な需要が増加し、かつ輸送船舶の大型化が進展している、穀物（とうもろこし、大豆）、鉄鉱石、石炭の3品目について、「選択と集中」の考えに基づき選定した「<u>国際バルク戦略港湾</u>」においては、品目ごとの特性を勘案し、バルク貨物の輸入拠点が背後産業の立地と密接に結びついていることや拠点の絞り込みによる物流効率化の効果を発揮するために産業立地の再配置や企業間連携の強化等が必要になることに鑑み、「選択と集中」の合理性・実現可能性を十分精査した上で、今後の船舶の大型化に対応した<u>港湾機能の拠点的な確保</u>に取り組むとともに、<u>民の視点を取り込んだ効率的な運営体制の確立</u>、船舶の運航効率改善のための制限の緩和、<u>港湾間や企業間の連携の促進</u>に取り組む。</li> </ul>

※港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針（平成23年9月15日施行）