

大阪港 南港東地区 国際物流ターミナルの整備

製材の輸入について

岸壁(-13m)の国際物流ターミナルの整備により、大型化した貨物の着岸が可能となり、荷主の輸送コストが削減される。

Without時: 12,000DWT級船舶を利用



輸送コスト**2.6**億円

利用岸壁の水深: 9m

With時: 40,000DWT級船舶を利用



輸送コスト**1.3**億円

利用岸壁の水深: 13m

輸送コスト削減額

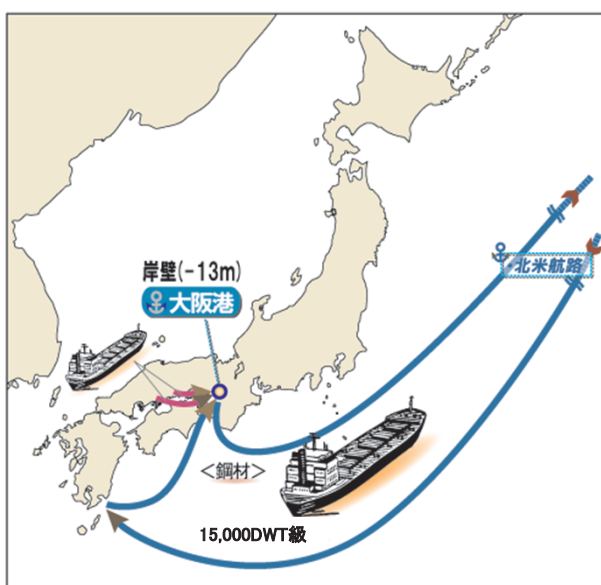
1.4億円/年

大阪港 南港東地区 国際物流ターミナルの整備

鋼材・鉄鋼の輸出について

岸壁(-13m)の国際物流ターミナルの整備により、大阪港で大型化貨物船の着岸が可能となり、西日本エリアの鉄鋼・鋼材需要(北南米向け)を当港で取扱うことが可能となり、荷主の輸送コストが削減される。

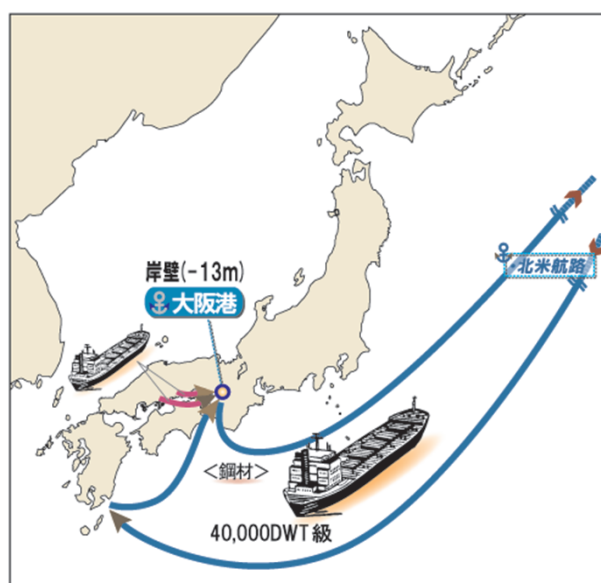
Without時: 15,000DWT級船舶を利用



輸送コスト**13.6**億円

利用岸壁の水深: 10m

With時: 40,000DWT級船舶を利用



輸送コスト**7.6**億円

利用岸壁の水深: 13m

輸送コスト削減額

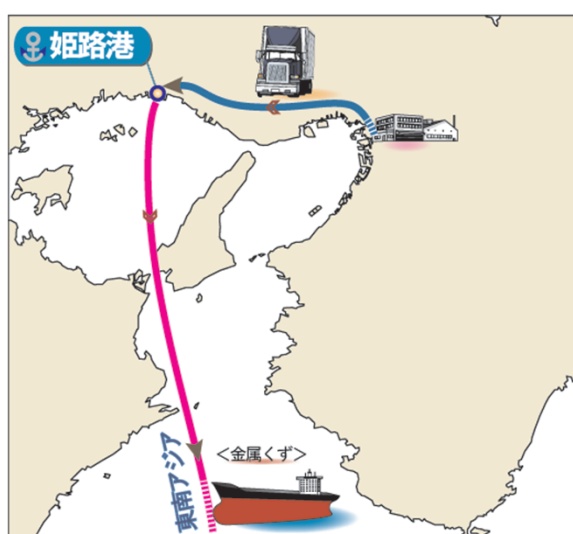
6.0億円/年

大阪港 南港東地区 国際物流ターミナルの整備

金属くずの輸出について

岸壁(-13m)の国際物流ターミナルの整備により、大型化した貨物船の着岸が可能となり、金属くずを南港東地区に集約することで非効率な輸送が回避され、荷主の輸送コストが削減される。

Without時: 30,000DWT級船舶を利用



輸送コスト**18.6**億円

利用岸壁の水深: 12m

With時: 40,000DWT級船舶を利用



輸送コスト**9.6**億円

利用岸壁の水深: 13m

輸送コスト削減額

9.0億円/年