

釧路港西港区 第2ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業

国土交通省 港湾局
平成23年9月

【事業の目的】

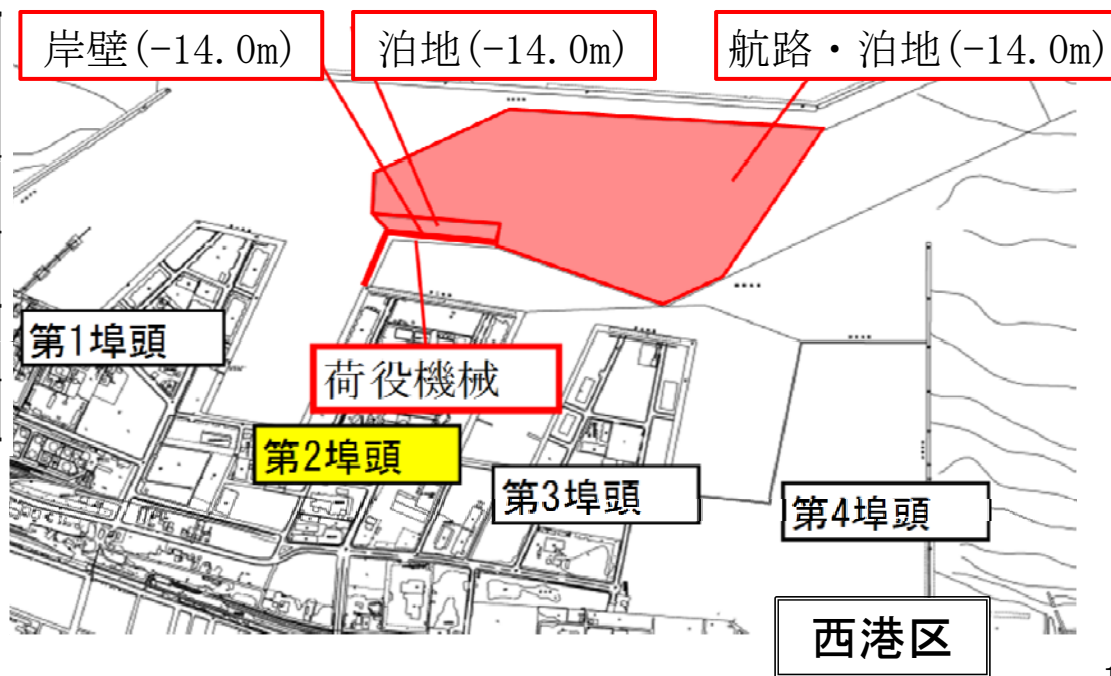
新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）の重要施策である国際バルク戦略港湾に選定された釧路港において、パナマックスサイズの大型船舶による穀物輸送に対応した岸壁を整備することにより、喫水調整や港内横持ち等の非効率な物流を解消し、連携港への2次輸送の拠点とする。

【事業の概要】

- ・ 整備施設 : 岸壁(-14.0m)、泊地 (-14.0m)、航路・泊地 (-14.0m)、荷役機械
- ・ 事業期間 : 平成24年度～平成29年度
- ・ 事業費 : 258億円（うち、港湾整備事業費：218億円）

《位置図》

事業区分	地区名	施設名	H24	H25	H26	H27	H28	H29
			直轄事業 他	第2埠頭地区	岸壁(水深14.0m)	■	■	■
泊地(水深14.0m)					■			
航路・泊地(水深14.0m)	■	■			■	■	■	■
荷役機械	■	■			■	■	■	■



(1) 国際バルク戦略港湾政策の目的

我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に輸入できるようにするため、大型船舶による輸送に対応する等のハード・ソフト一体となった施策を集中的に実施することにより、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現。

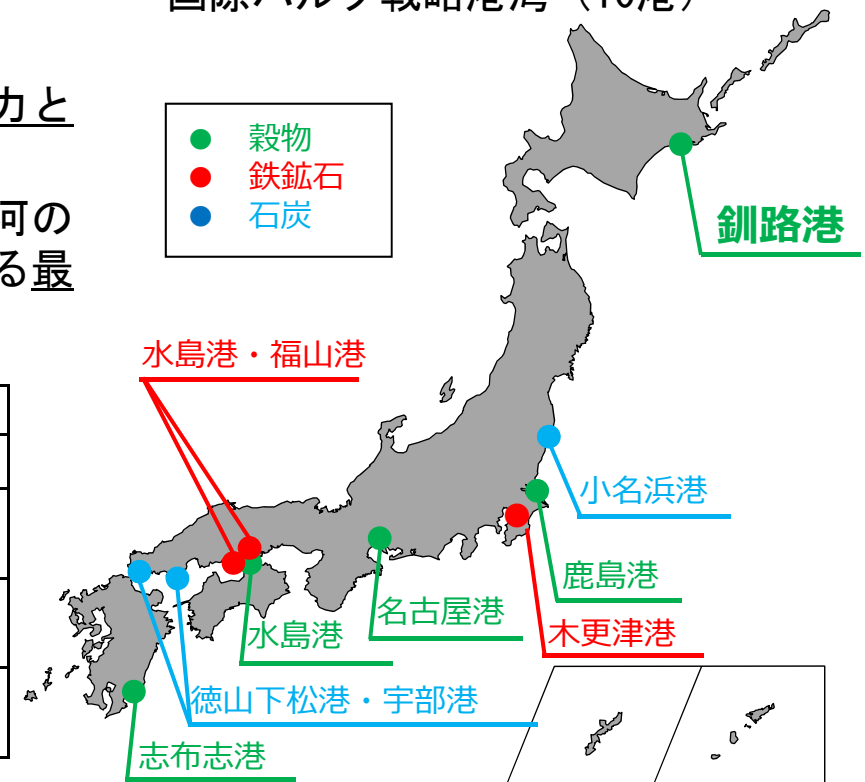
※ バルク貨物とは … 穀物、鉄鉱石、油類、木材のように、包装されずにそのまま船積みされる貨物。主に、資源、食糧などが該当。

(2) 国際バルク戦略港湾政策の目標

- 2015年までに、国際バルク戦略港湾において、現在主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応する。
- 2020年までに、国際バルク戦略港湾において、パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応する。

			穀物	鉄鉱石	石炭
2015年までに対応	現在の主力輸送船舶	船型	パナマックス	ケープサイズ	パナマックス
		岸壁水深(満載時)	14m程度	19m程度	14m程度
2020年までに対応	今後登場する最大級の輸送船舶	船型	ポストパナマックス	VLOC	ケープサイズ
		岸壁水深(満載時)	17m程度	23m程度	19m程度

国際バルク戦略港湾（10港）



※ 「清水港・田子の浦港」に関しては、次世代大型船舶について、名古屋港をファーストポートとし、これと連携しつつ対応を図る。

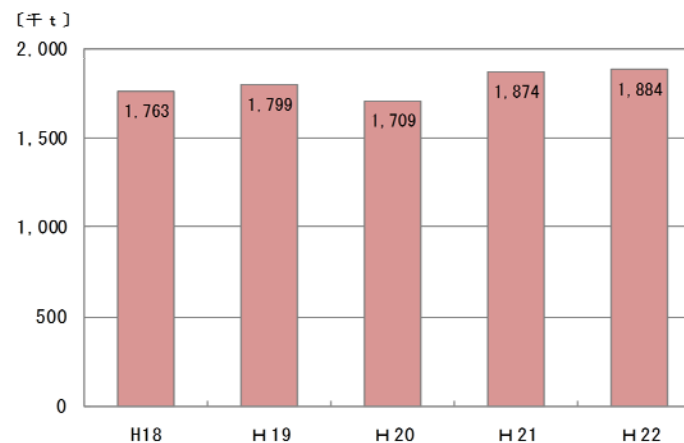
釧路港は、我が国を代表する食料供給基地である東北海道一円を背後圏とし、地域のくらしと産業を支える東北海道の物流拠点である。

特に、釧路港で扱われている飼料原料全体の取扱量は180万ト前後で経年的に安定的な取扱い量となっており、特にとうもろこしの輸移入量は北海道全体の約50%を占めるなど重要な拠点となっている。

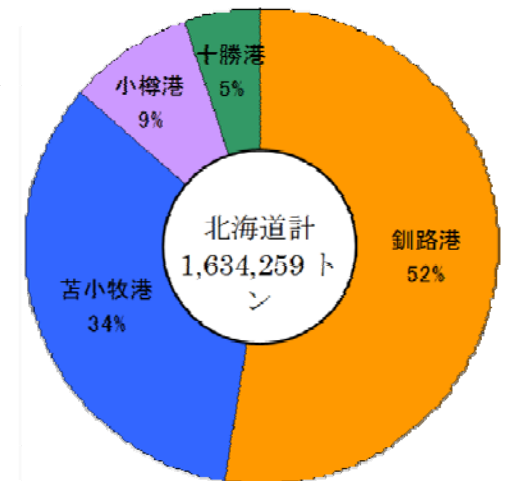
さらに、釧路港は穀物の主要輸出国である北米から、アジアで最も近い穀物取扱港湾でもあり、新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）の重要施策である国際バルク戦略港湾に選定されたところである。



釧路港西港にて穀物を主に取り扱う第2ふ頭



釧路港における飼料原料の取扱量推移



北海道のとうもろこしの輸移入量

【① 穀物の輸入における我が国の課題】

- ・我が国では、とうもろこしの輸入拠点となる港湾が点在しており、今後は穀物輸送のコスト削減のため、輸入拠点港となる港湾を整備し、パナマックス船(74,000DWT級)、将来的には、ポストパナマックス船(120,000DWT級)を活用した大量一括輸送を行い、2港寄りやフィーダー輸送等により、効率的な穀物輸送網を構築する必要がある。
- ・2015年のパナマ運河拡張後には、世界的にポストパナマックス船による輸送が中心となると想定されるが、我が国にはこれに対応可能な岸壁がなく、大水深の岸壁を有するアジア諸国との穀物獲得競争に不利となり、食料の安定的かつ安価な供給が困難となるおそれがある。

【② 岸壁の延長不足による非効率な荷役形態の発生】

- ・釧路港では、飼料原料の輸送のために、年間500隻の船舶が入港しているが、第2ふ頭の穀物バースでは岸壁延長が不足しており、穀物バース背後のサイロまでの横持ちが発生しても、他の岸壁を利用せざるを得ない。また、その場合には、横持ちだけでなく、専用の荷役機械を使用出来ないため非効率な荷役を強いられている。

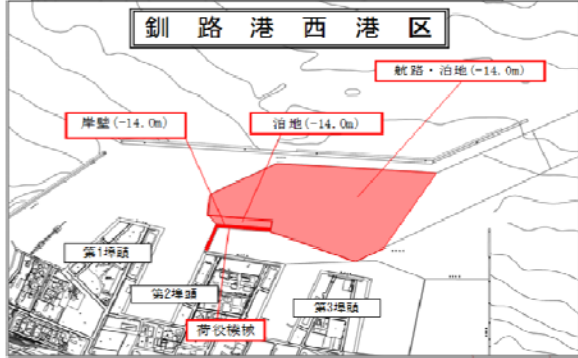
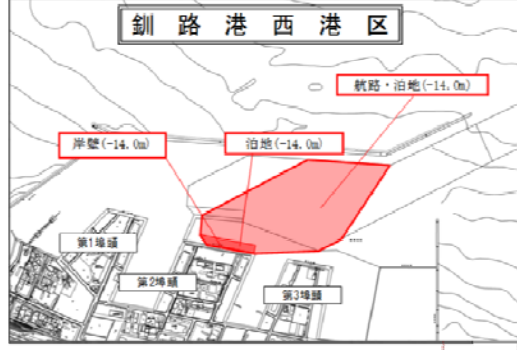


非効率な穀物輸送形態



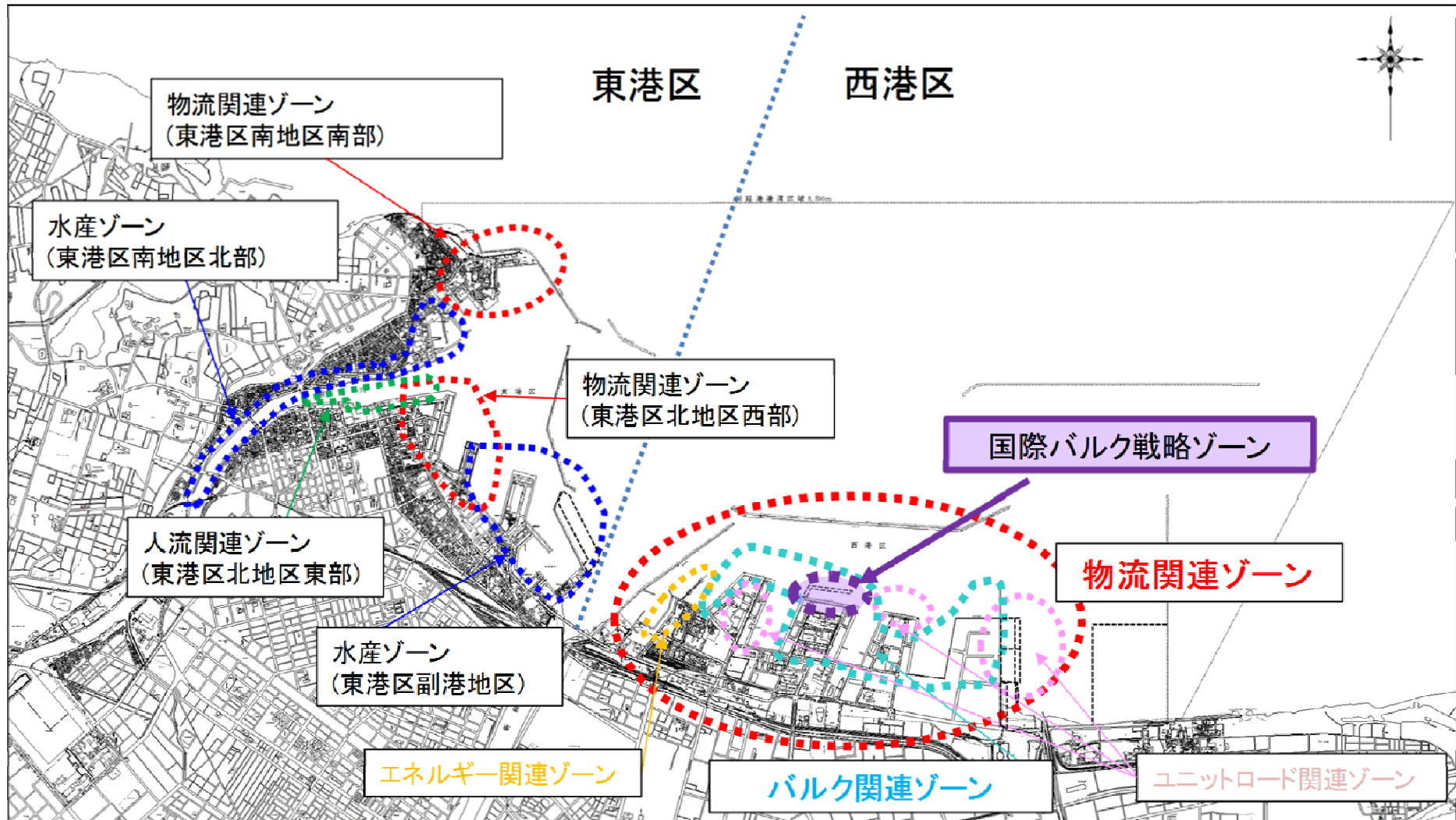
他の岸壁での荷役による横持ち

対策案の検討(計画段階評価)

評価項目		案1 国際物流ターミナルの整備 (新規ターミナルの整備)	案2 既存施設の増深改良
概要		<p>・パナマックス船に対応した新規ターミナル(-14m)を整備し、連携港への2次輸送の拠点とする。(岸壁(-14m)、航路・泊地(-14m)、荷役機械等)</p> 	<p>・既存施設をパナマックス船に対応した施設に改良し、連携港への2次輸送の拠点とする。(岸壁(-14m)、航路・泊地(-14m)、荷役機械等)</p> 
課題への対応	船舶の大型化への対応	○ ・大型貨物船の入港に対応可能となり、安定した飼料原料の供給が可能となる。	△ ・大型貨物船の入港に対応可能となり、安定した飼料原料の供給が可能となる。 ・施工期間中は、既存岸壁が利用不可能となり、道内他港からの陸送等新たなコストが発生する。
	岸壁の不足による非効率な荷役への対応	○ ・岸壁の新設により、穀物の荷役を集約化し、効率的な荷役が可能となる。	× ・穀物パースの施設不足の問題は解消されない。
地域経済への影響		○ ・船舶の大型化や、効率的な荷役により、穀物の輸送コストが削減されるため、穀物価格の縮減等につながる。	× ・岸壁の不足による非効率な荷役が解消されず、また、施工期間中に新たな輸送コストが発生するため、穀物価格への転嫁が懸念される。
環境への影響		△ ・大型船の活用、荷役の効率化により、排出ガスが削減される。 ・浚渫工事等により環境への影響が懸念される。	× ・大型船の活用、荷役の効率化により、排出ガスが削減される。 ・施工期間中の道内他港からの陸送により排出ガスが増加する。 ・浚渫工事等により環境への影響が懸念される。
実現性		△ ・地元企業等との調整が整っている。 ・漁業者との調整が必要となる。	× ・既存施設の利用企業との調整が必要 ・漁業者との調整が必要となる。
コスト		約240億円	約250億円
総合評価		○	×

【対応方針(案)】 案1による対策が妥当

西港区は、港湾計画（平成23年11月改訂予定）において、「穀物等のバルク貨物取扱機能の強化」等の基本方針のもと、「国際バルク戦略港湾」として位置付けられ、その中で、本事業は、穀物の輸送拠点としての機能を強化するものである。

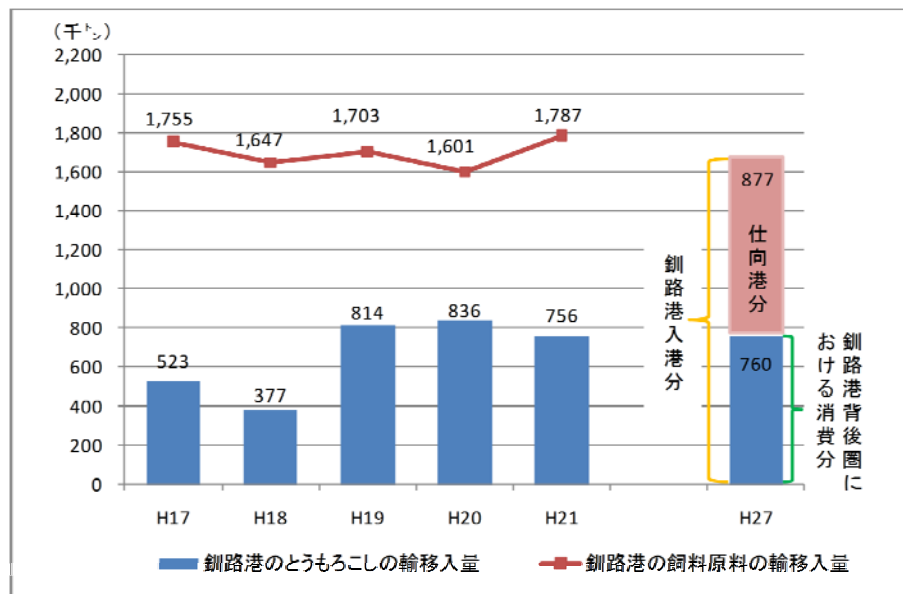


費用便益分析における貨物量等の設定

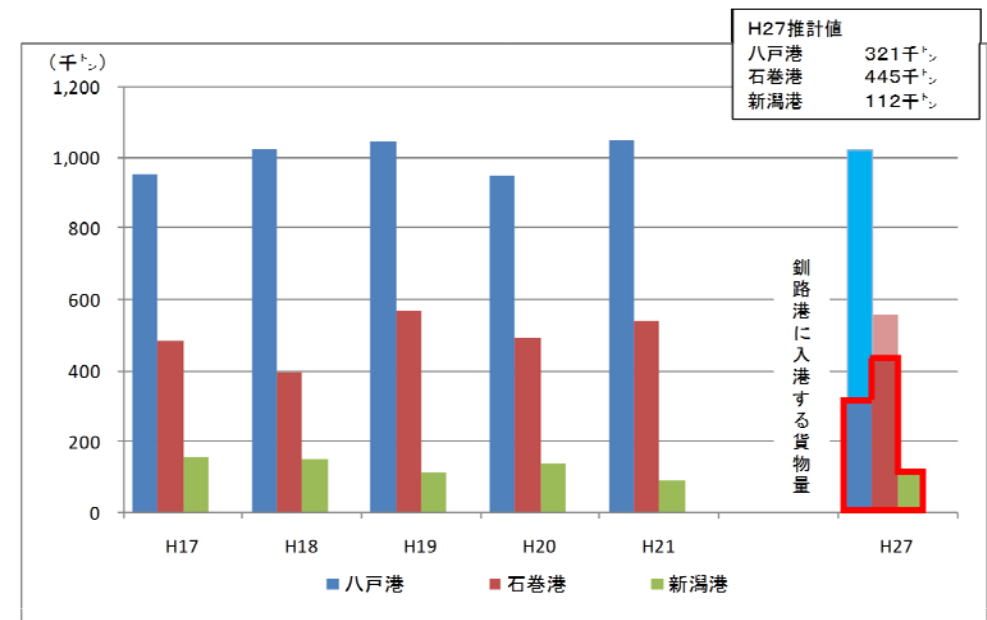
「北海道酪農・肉用牛生産近代化計画」(H23.3 北海道)、「酪農及び肉用牛生産の近代化を図るための基本方針」(H22.7 農林水産省)、さらに、穀物(とうもろこし)の取扱実績及び関係企業へのヒアリング結果より、H27年における釧路港及び連携港の各港湾で陸揚される穀物(とうもろこし)の貨物量を設定。

【便益対象貨物の考え方】

- ・ 本事業の実施により、パナマックス船による輸送が可能となり、釧路港のとうもろこしの輸送コストが削減されるため、これを便益対象貨物とする。
- ・ 釧路港を經由して連携港(八戸港、石巻港、新潟港)に輸送されるととうもろこしの輸送コストも削減されることから、これらの貨物も含めて便益を算出する。



釧路港におけるとうもろこしの輸移入量の推移とH27年に見込まれる輸移入量



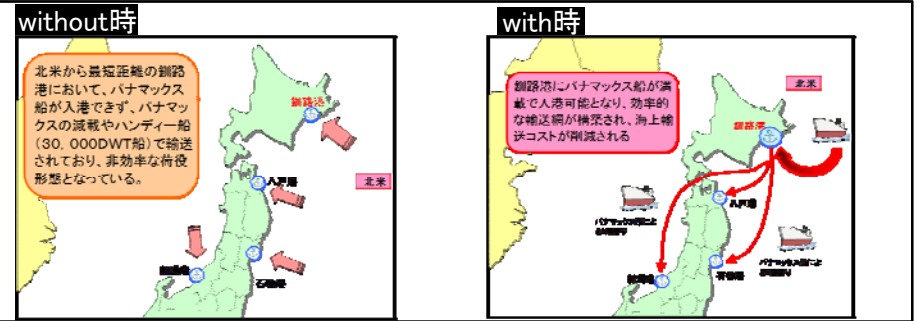
連携港におけるとうもろこしの取扱量の推移とH27年に見込まれる取扱量

費用便益分析概要

【便益計算】 便益(B) = ① + ② + ③ + 残存価値(13.9億円) = 606億円(現在価値化後)

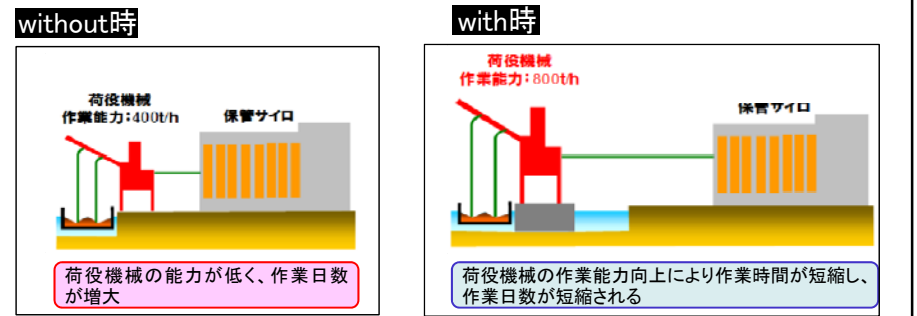
①海上輸送コストの削減 29.8億円/年

パナマックス船での釧路港への輸送が可能となり船舶の運航回数が減少。釧路港から連携港に向けた海上輸送網も効率化され、連携港で陸揚げされる穀物飼料の海上輸送コストが削減される。



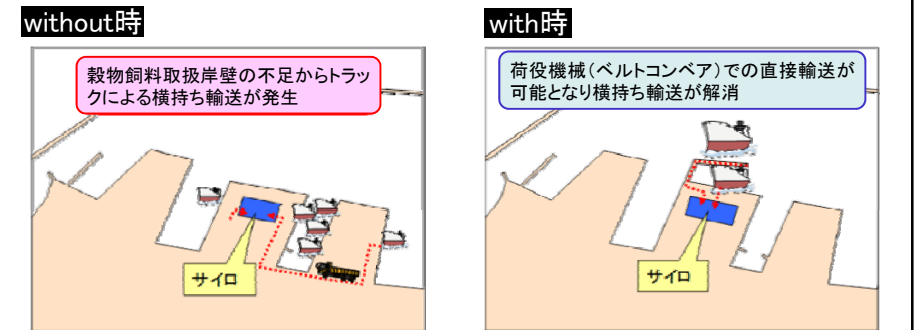
②荷役作業コストの削減 1.4億円/年

荷役機械の能力が向上し、荷役に要する時間が及び船舶の係留日数が短縮されることから、これらに係る費用が削減される。



③陸上輸送コストの削減 1.1億円/年

他の岸壁で取り扱っていた飼料原料を2号ふ頭での陸揚げとベルトコンベヤでサイロに直接輸送することが可能となり、横持ちにかかる陸上輸送コストが削減される。



【費用計算】 費用(C) = 事業費 + 管理運営費 = 238億円(現在価値化後)

【費用便益分析結果】 費用便益費(B/C) = 606 / 238 = 2.5

【①地域産業競争力の強化、国民への安全・安心な食料供給】

穀物の輸送コスト等が削減されることで、安定的かつ安価な穀物の供給体制が構築される。これにより、北海道・東北地方の酪農業の産業競争力が確保される。

また、酪農業の産業競争力の強化を通じて、乳価の引き下げにも柔軟に対応できるようになるため、乳製品等の販売価格の安定化を通じて、国民生活の向上に寄与する。

【②効率的な岸壁利用の促進】

釧路港内における穀物取扱岸壁の整理整頓が図られ、貨物輸送の効率性・利便性が向上するとともに、既存岸壁の混雑緩和により、適正な岸壁利用が図られる。

【③環境への負荷軽減】

港湾貨物の輸送効率化により、CO₂、NO_xの排出量が低減される。