

# 茨城港常陸那珂港区 中央心頭地区 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】

茨城港における外貿貨物(建設機械)需要の増加に対応した取扱能力の向上を図るため、常陸那珂港区中央ふ頭地区において、水深12m(耐震)の国際物流ターミナルの整備を行う。

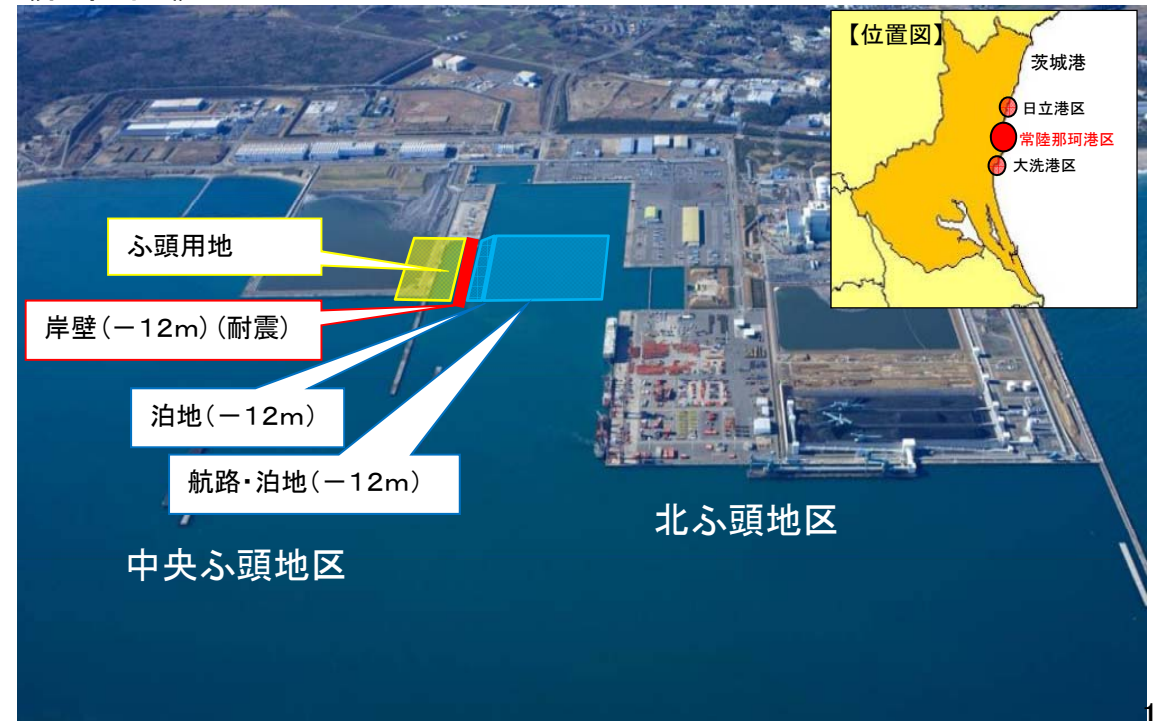
## 【対象事業】

- ・整備施設 : 岸壁(-12m)(耐震)、航路・泊地(-12m)、泊地(-12m)、ふ頭用地
- ・事業期間 : 平成24年度～平成28年度
- ・事業費 : 63億円(うち、港湾整備事業費:53億円)

## 《事業スケジュール》

事業区分	地区名	施設名	H24	H25	H26	H27	H28
直轄事業	中央ふ頭	岸壁(水深12m)(耐震)					
		泊地(水深12m)					
		航路・泊地(水深12m)					
起債事業		ふ頭用地					

## 《位置図》



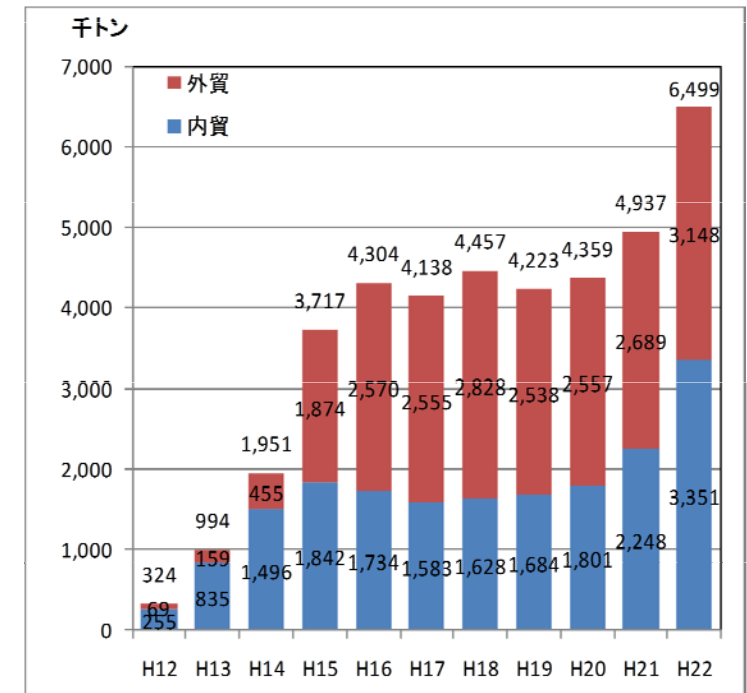
茨城港は、茨城県沿岸部のほぼ中央に位置し、外内貿コンテナ・外内貿RORO物流を担う常陸那珂港区、内貿RORO・完成自動車物流を担う日立港区、北海道とのフェリー輸送・クルーズ拠点を担う大洗港区からなる重要港湾である。

このうち、常陸那珂港区の取扱貨物量は、平成10年の内貿ターミナル、12年の外貿ターミナルの供用開始以来、堅調に増加している。港湾直背後には、大手建設機械メーカー2社（建設機械の世界シェア約2割の売上を占める）の工場が立地するとともに、中古自動車の整備・検査・保管・輸出の一環サービスを行う整備工場の立地など、企業の立地が相次いでおり、それに伴って建設機械や中古自動車を主とした外貿RORO貨物の一大輸出拠点となっている。また、北関東自動車道が平成23年3月に全線開通したことから、北関東内陸部とのアクセス向上により、貨物輸送需要のさらなる増加が期待される。

茨城港の位置と各港区の全景



常陸那珂港区の取扱貨物量推移



## 【①外貿RORO貨物需要の増加への対応】

- ・茨城港常陸那珂港区では、新興国などの需要拡大により建設機械等の取扱は急増。  
(H18:39万トン:→ H22:72万トン)
- ・船混みにより、滞船及び他港へのシフトが発生
- ・今後は新興国向け等の需要が拡大が見込まれる建設機械や中古自動車の取扱増加により、常陸那珂港区における外貿貨物需要(コンテナ等含む)が急増する見込み。

よって、今後の外貿貨物需要に対応する新たなターミナル整備により、施設不足による非効率な輸送の解消が急務となっている。

## 【②大規模地震への対応】

- ・「茨城県地域防災計画(H22.2)」において、常陸那珂港区は、茨城県における震災時の応急対策のための緊急物資等の輸送基地として位置付けられている。
- ・東日本大震災により、常陸那珂港区の物流機能は2週間以上停止したが、中央ふ頭地区の耐震強化岸壁は、震災4日後には供用再開された。
- ・常陸那珂港区の港湾計画においては、耐震強化岸壁が2バース位置づけられており、1バースは未整備となっており、不足している状況である。

よって、災害時の緊急物資輸送及び内外貿ユニット貨物の広域物流ネットワーク維持を可能とするため、耐震強化岸壁を早期に整備する必要がある。



北ふ頭外貿ふ頭地区の利用状況





■ 茨城港常陸那珂港区の被災状況  
(北ふ頭地区)



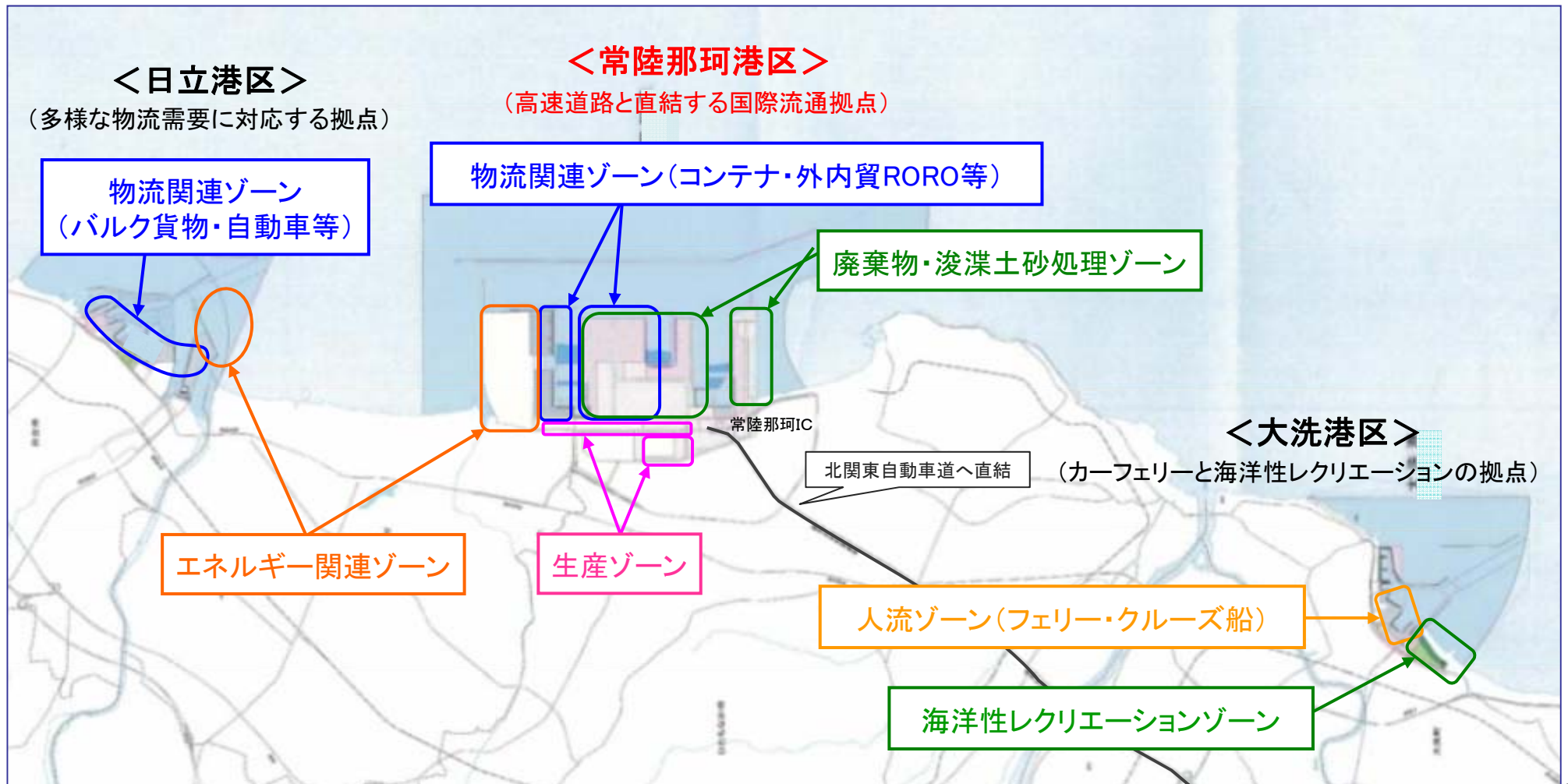
■ 茨城港常陸那珂港区の耐震強化岸壁は被災なし  
(中央ふ頭地区)

# 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及び耐震改良
概要		<p>・新規ターミナルの整備 (岸壁(-12m)、泊地、航路・泊地、埠頭用地)</p> 	<p>・既存岸壁(南埠頭地区)の増深・耐震改良 (岸壁(-7.5m→-12m, 耐震改良),航路泊地、埠頭用地)</p> 
課題への対応	増加する貨物への対応	○ ・増加するRORO貨物に対応が可能となる。	△ ・増加するRORO貨物に対応が可能となるが、既存岸壁で取り扱っている貨物について横持ちが発生する。
	大規模地震への対応	○ ・耐震強化岸壁として整備することにより、大規模地震時に対応が可能となる。	○ ・既存施設を耐震改良することにより、大規模地震時に対応が可能となる。
地域経済への影響		○ ・背後企業の増産計画に対応。 ・雇用増、産業の活性化に寄与。	△ ・背後企業の増産計画に対応。 ・雇用増、産業の活性化に寄与。 ・横持ちの発生により、企業活動に支障が発生するおそれがある。
環境への影響		△ ・輸送効率化によりCO2,NOx等の排出ガスが削減される。 ・新たな埋立が必要。また、浚渫に伴う土砂処分が必要。	△ ・輸送効率化によりCO2,NOx等の排出ガスが削減される。 ・新たな埋立が必要。また、浚渫に伴う土砂処分が必要。
実現性		○ ・地元企業等との調整の必要なし。	× ・既存バース利用企業との調整が必要 ・岸壁を利用しながらの耐震強化が必要。
コスト		55億円	62億円
総合評価		○	×

【対応方針(案)】 案1による対策が妥当

茨城港常陸那珂港区は、港湾計画(平成21年3月改訂)において、「建設機械等の外貿RORO・コンテナ貨物取扱機能の強化」、「完成自動車の外貿取扱機能の強化」等の基本方針のもと、「高速道路と直結する国際流通拠点」として位置付けられており、本事業は、外貿RORO貨物取扱の拠点としての機能を強化するものである。

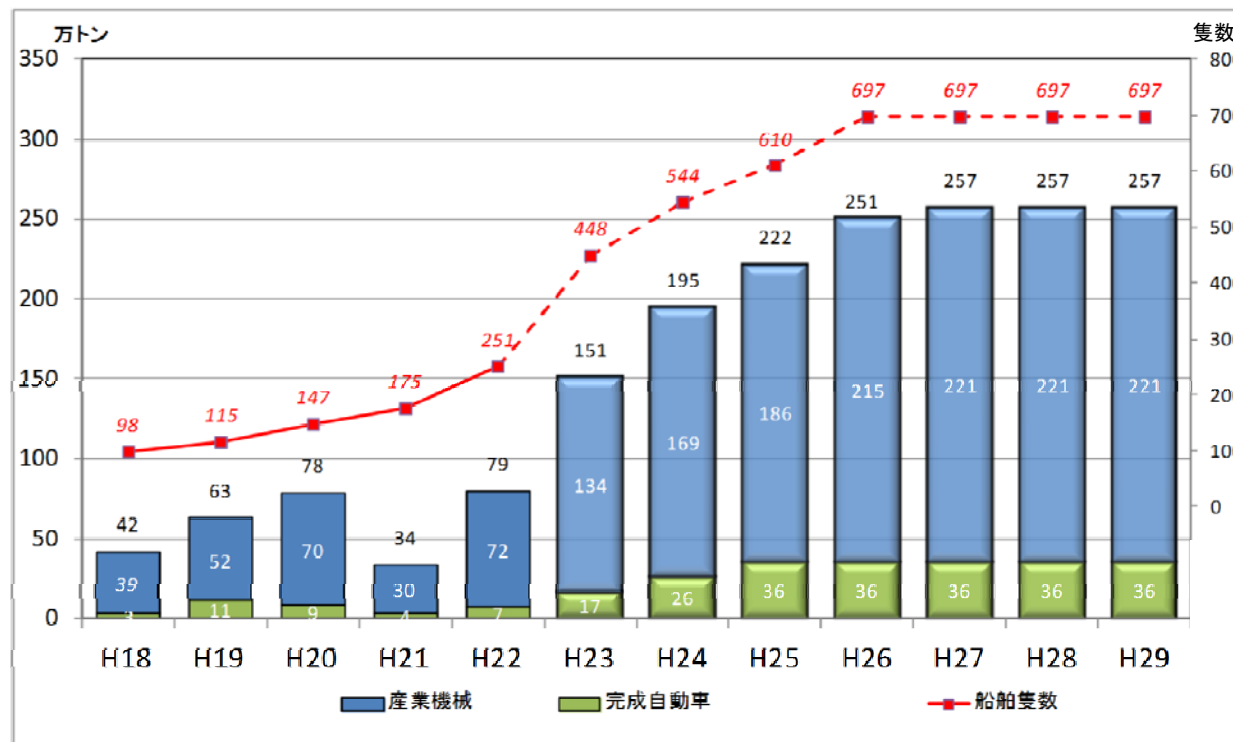


# 費用便益分析における貨物量等の設定

外貿RORO貨物(建設機械、中古自動車等)は、新興国などの需要拡大により堅調に増加しており、利用企業のヒアリングでは工場の生産拡大のため貨物量増加となる見通しとなっている。  
 そのため、企業ヒアリングの結果より、将来貨物量を設定した。

## 【便益対象貨物の考え方】

- ・増加する外貿RORO貨物257万トンのうち、過去の滞船等の発生実績より、既存ターミナルで扱うことのできない45.5万トンを便益対象貨物とする。



茨城港常陸那珂港区における外貿貨物量の設定

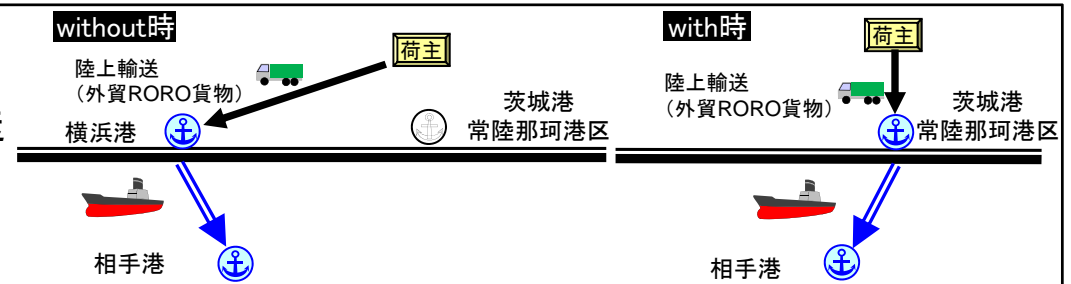
※H21はリーマンショックによる世界不況の影響により、減少している。

# 費用便益分析概要

【便益計算】 便益(B) = ① + ② + ③ + ④ + 残存価値(1.0億円) = 約207億円(現在価値化後)

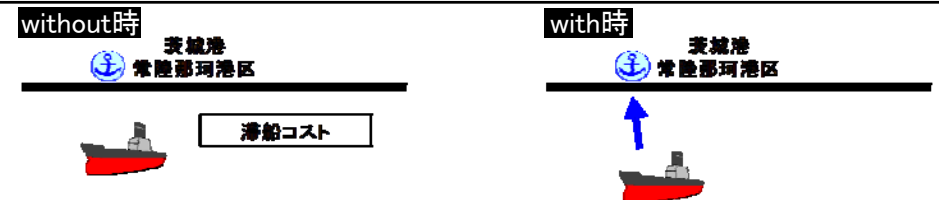
## ① 輸送コストの削減 10.7億円/年

横浜港へ貨物を陸送しての輸出という非効率な輸送が解消され、輸送コスト増大が回避される。



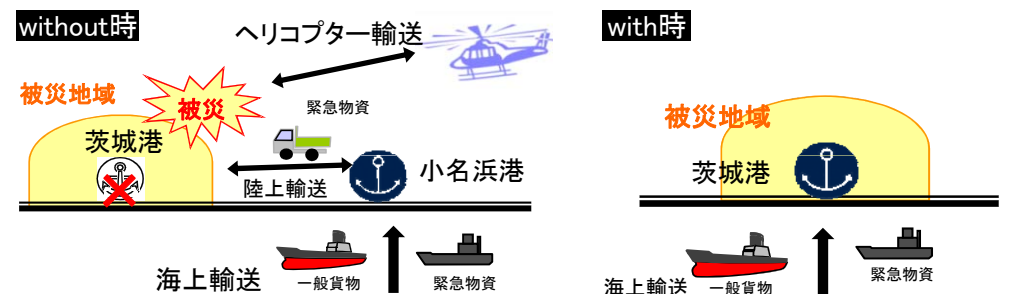
## ② 滞船の解消に伴う輸送効率化 0.3億円/年

滞船が解消され、輸送コストが削減される。



## ③ 震災時における輸送コストの削減 0.3億円/年

岸壁の耐震化により、大規模地震発生時における緊急物資および一般貨物の輸送コスト増大が回避される。



## ④ 施設被害の回避 0.4億円/年

岸壁の耐震強化により、震災時に損壊を免れることができ、復旧のための追加的な支出を回避することができる。

【費用計算】 費用(C) = 事業費 + 管理運営費 = 約55億円

【費用便益分析結果】 費用便益費(B/C) = 207 / 55 = 3.8



## 【①産業の国際競争力強化の向上】

建設機械等の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、物流効率化による地域産業の国際競争力の向上が図られる。

## 【②地域の安全・安心の確保】

岸壁の耐震強化により、震災時における地域住民の安全安心の向上を図る。また、震災時においても物流機能が維持されることで、我が国の産業活動の維持に貢献できる。

## 【③地域環境の改善】

港湾貨物の輸送の効率化等、通行車両の移動時間の短縮が図られることにより、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>等の排出量が削減される。