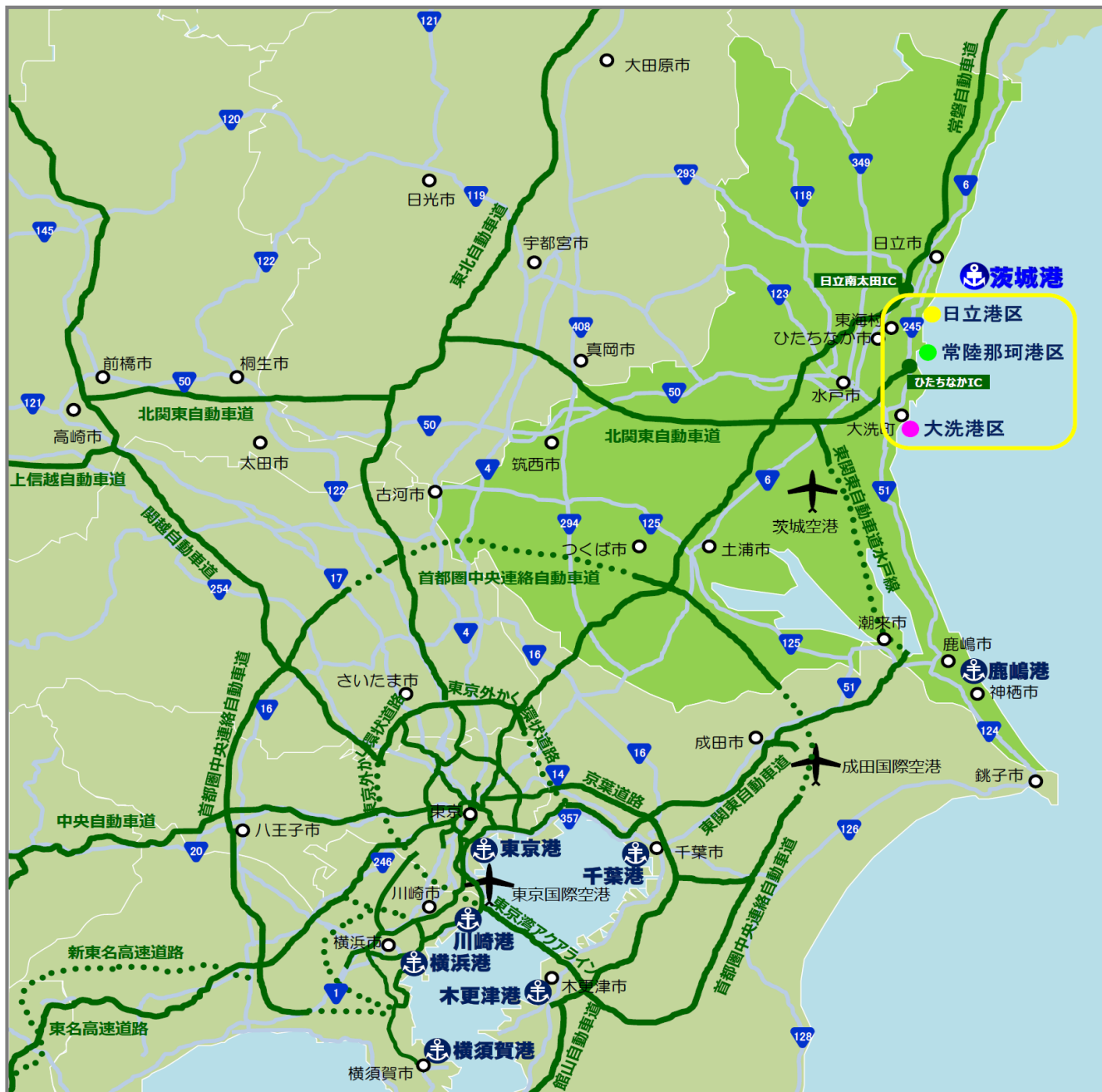


茨城港 港湾計画 一部変更 (前回改訂:平成21年3月、目標年次:平成30年代前半)

港湾管理者:茨城県

平成27年3月10日
交通政策審議会
第59回港湾分科会
資料3





○ 立地企業の要請に対応し、土地利用計画を変更するとともに公共岸壁を専用岸壁に変更する。

〔 第5ふ頭地区 危険物取扱施設用地を10.6haから14.1haに変更
公共岸壁を専用岸壁に変更(水深12m 岸壁1バース 延長240m) 〕

○ 自動車専用船の大型化に対応し、完成自動車取扱機能の強化を図る。

〔 第3ふ頭地区 完成自動車取扱岸壁の延長を260mから300mに変更 〕

○ 利用貨物の再編・集約により既存ストックの再編を図る。

〔 第4ふ頭地区 物資補給岸壁を貨物取扱岸壁に変更
(水深7.5m 岸壁1バース 延長130m) 〕

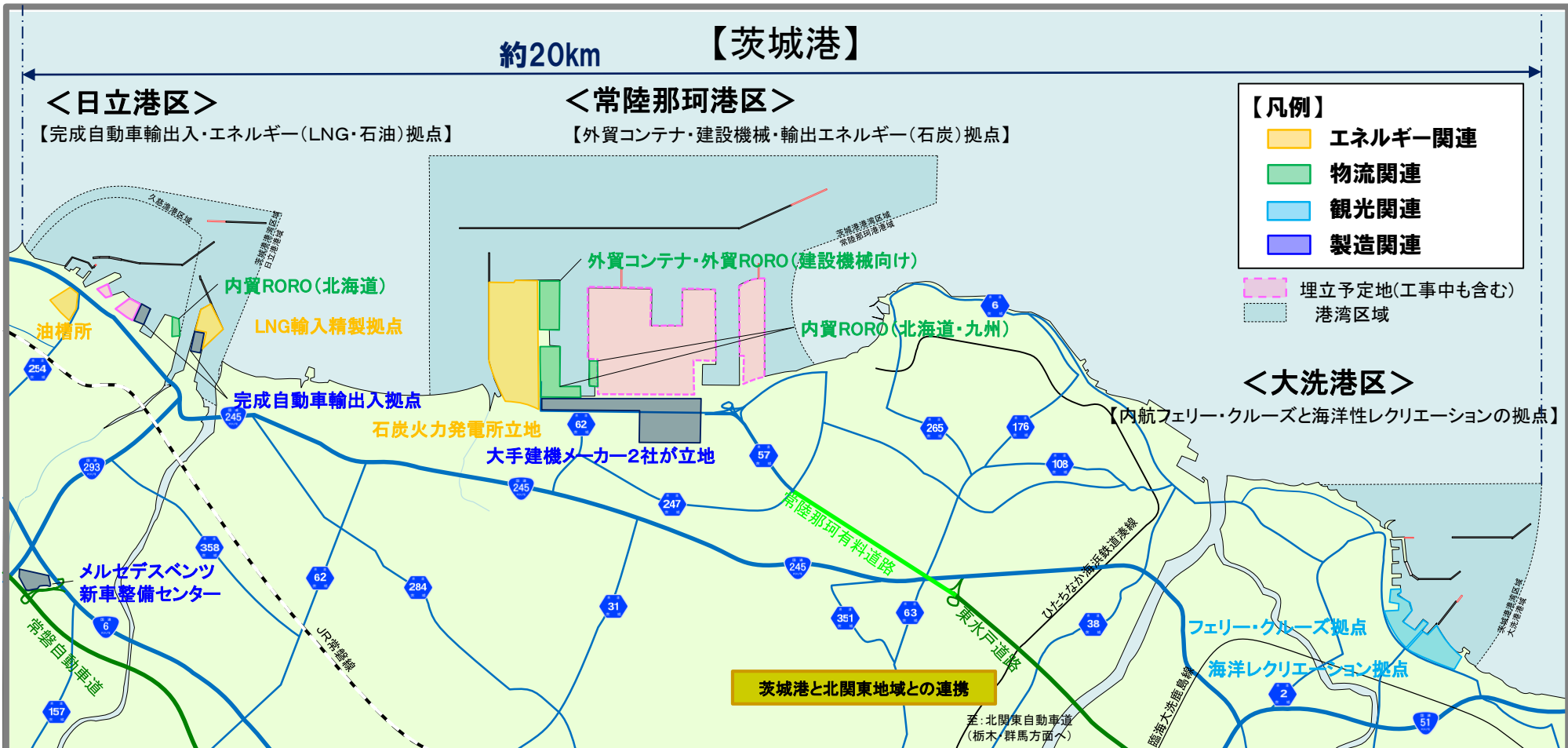
○茨城港は、日立港、常陸那珂港及び大洗港の重要港湾3港の統合により、平成20年12月に誕生した重要港湾である。

○茨城港において各港区はそれぞれ機能分担を図り、整備及び利用促進を図っている。

＜日立港区＞完成自動車輸出入・エネルギー(LNG・石油)の拠点

＜常陸那珂港区＞外内貿コンテナ輸出入・外貿RORO(建設機械)・内貿RORO・エネルギー(石炭)の拠点

＜大洗港区＞内航フェリー・クルーズ・海洋性レクリエーション拠点

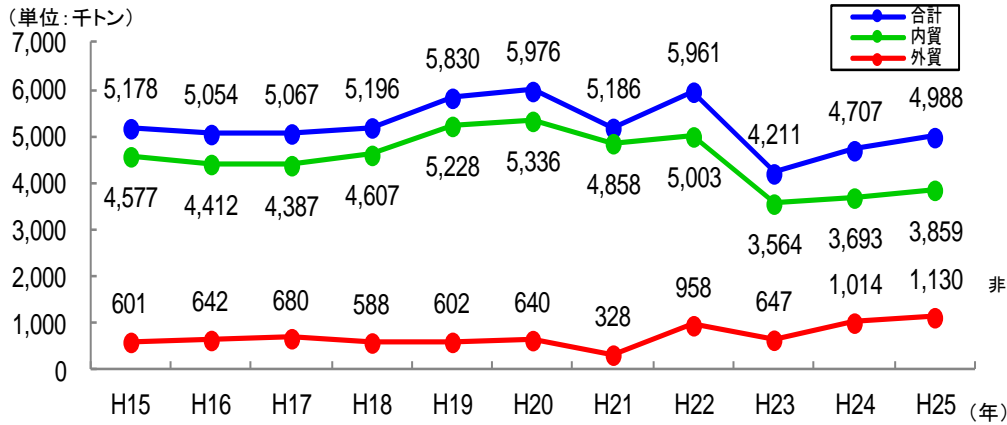


茨城港(日立港区)の概要

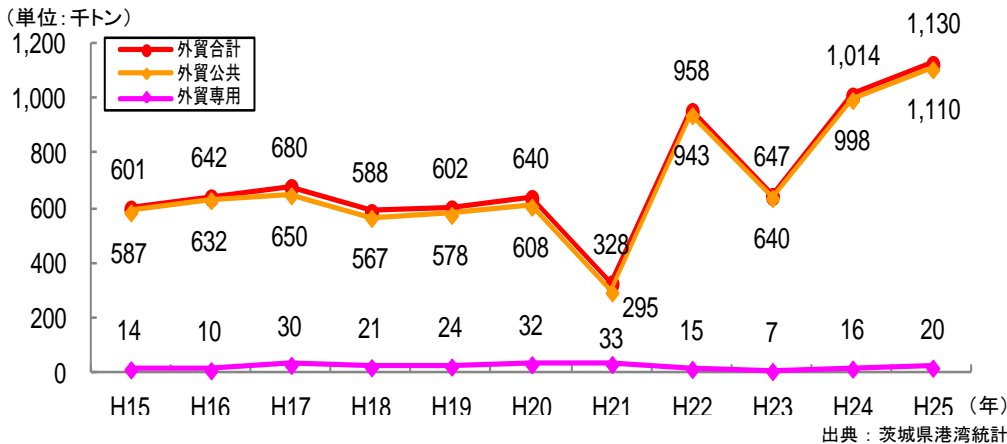
○ばら積み貨物を取り扱う北関東の玄関口として発展し、現在は完成自動車、石油製品、鉱産品などを扱っているほか、LNG基地の整備が進められている。

○北海道・釧路航路ではRORO船が毎日運航され、北海道の新鮮な生乳や農産物が首都圏に迅速に運ばれている。

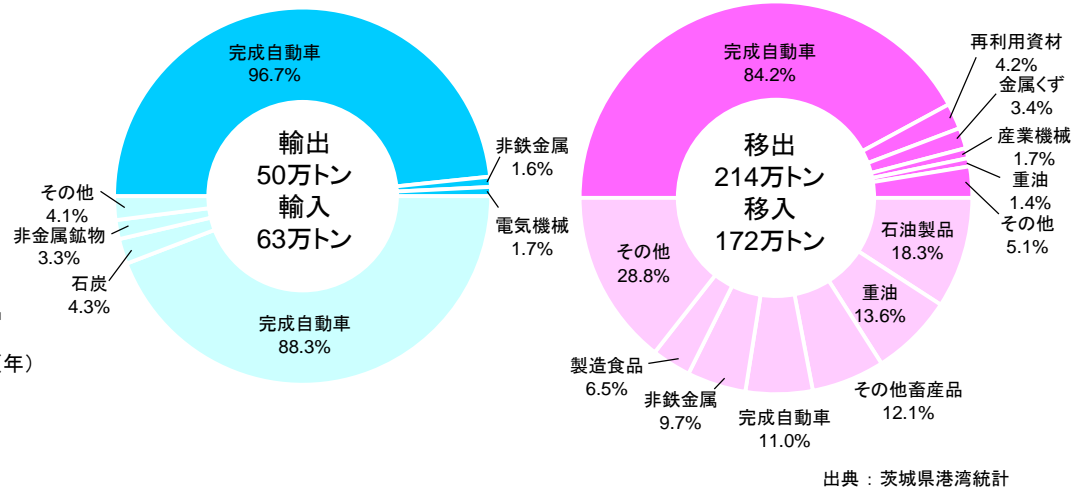
茨城港(日立港区)の取扱貨物量の推移



茨城港(日立港区)の外貨貨物公専別の推移



茨城港(日立港区)取扱貨物の品目内訳(平成25年)



茨城港(日立港区)の定期航路(平成27年3月1日現在)

外航航路

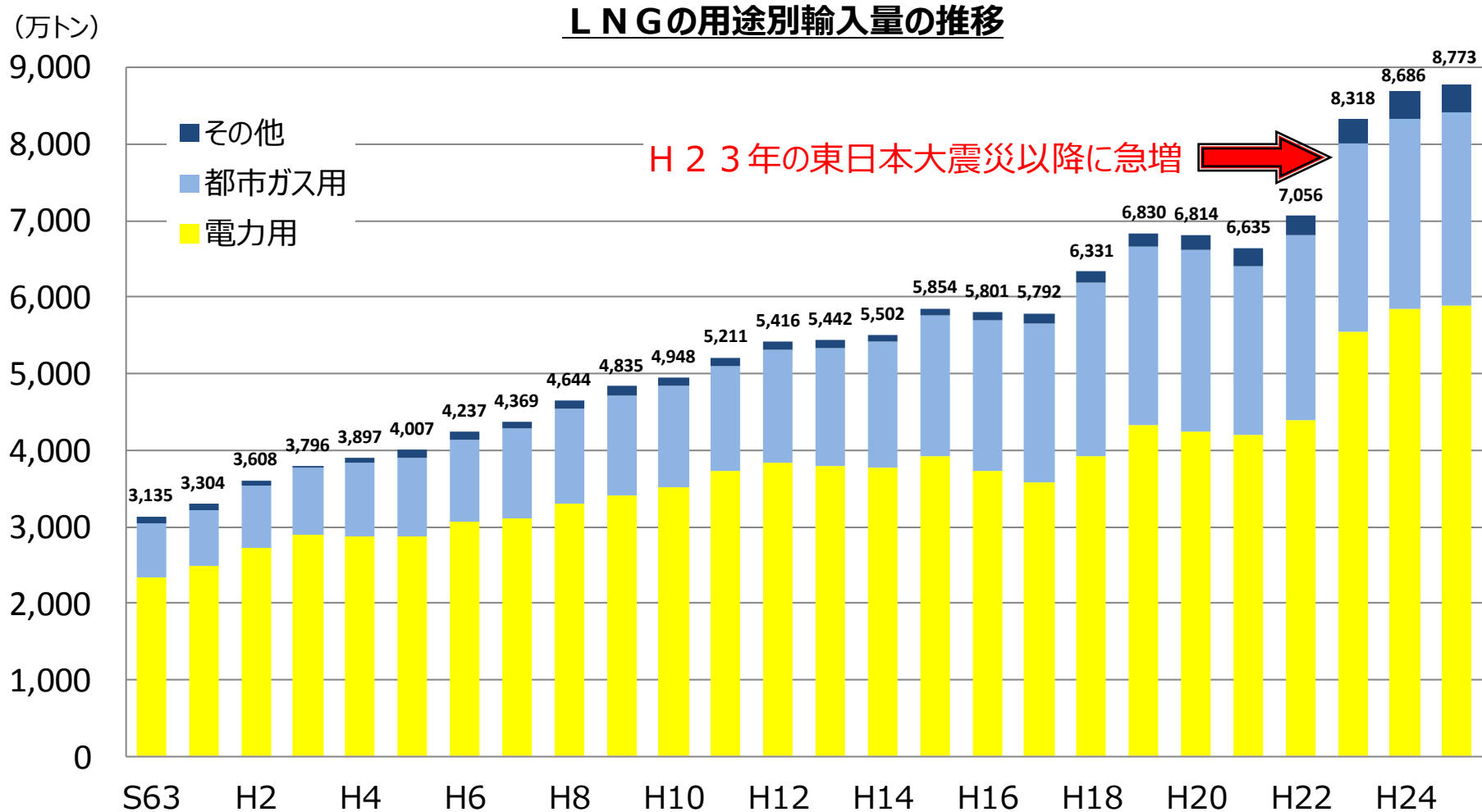
航路名	船種	船社名	便数
西欧航路	RORO船	ホーグオートライナーズ(株)	1~2便/月

内航航路

航路名	船種	船社名	便数
茨城(日立港区)~釧路	RORO船	川崎近海汽船(株)	1便/日

○LNGは、安定した調達が可能であり、温室効果ガスの排出も少ないことから、日本のLNG輸入量は毎年増加傾向にあり、ここ20年間で2倍強に増加している。

○特に東日本大震災後には、原子力発電所の停止を受け、電力用を中心に約1,000万トン以上増加した。



首都圏を取り巻くLNGの概況

- 首都圏のLNG輸入拠点は東京湾内に集中し、切迫性が指摘されている首都直下地震時にエネルギー供給が停止する恐れがある。
- エネルギー供給の安定及びセキュリティ向上を目的として、ガス会社は東京湾外の茨城港(日立港区)にLNG基地を整備するとともにガスパイプライン網のループ化に向けて検討を進めている。
- 東日本大震災後、事業所の燃料転換など産業用需要の増大、大規模火力発電所の立地による大口需要などLNG基地建設時の目標を大きく超える需要の高まりに対応するため、LNG基地機能の強化を図る計画。



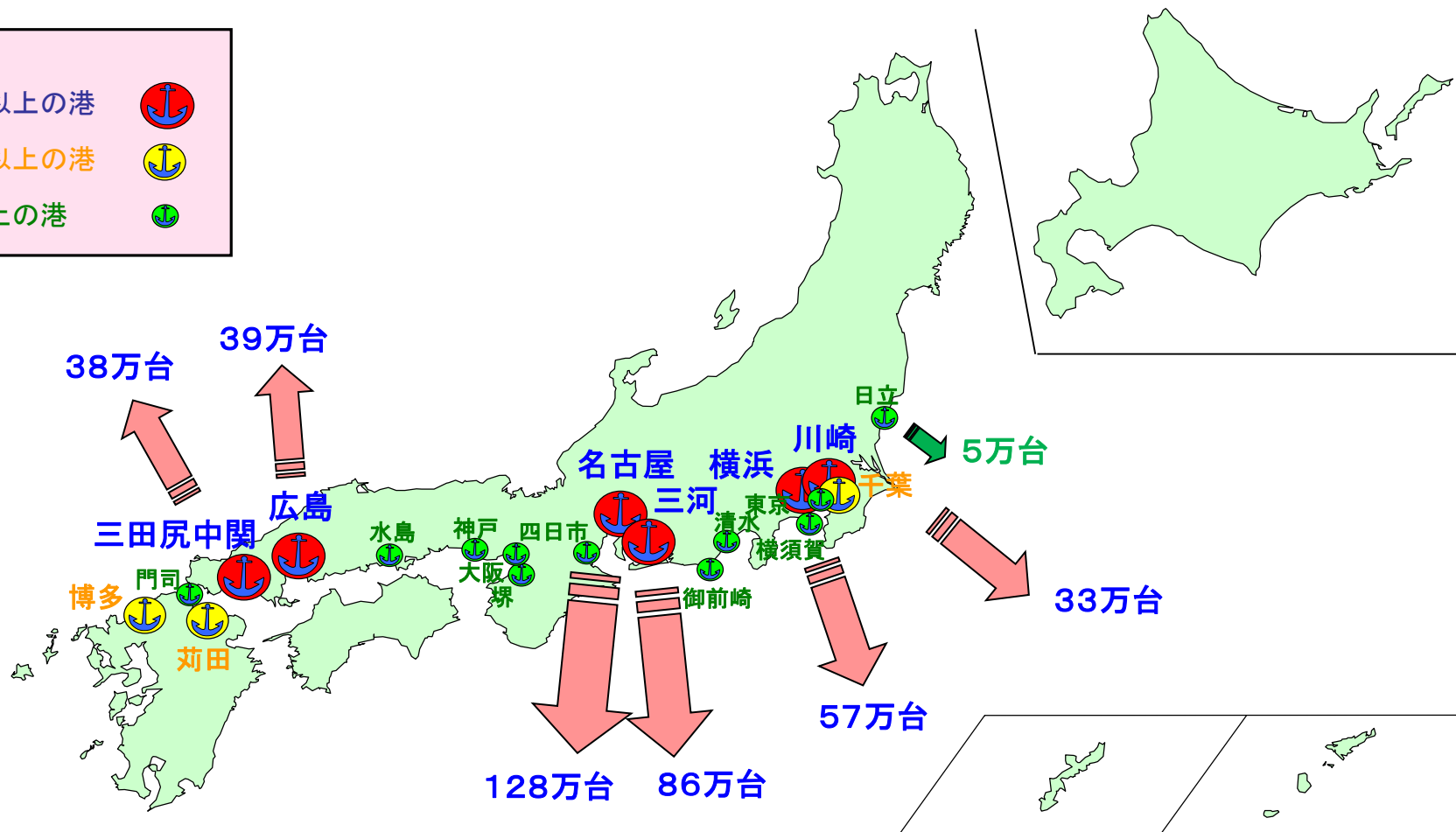
- 首都圏で輸入される年間3,800万トンのLNGは、東京湾岸のLNG基地、火力発電所にて荷揚げ
- 当初計画では、H28年3月の稼働を目標にLNG取扱量100万トン/年を想定していた
- 震災以降、LNGを燃料とした大規模発電所が、内陸においても計画中
- 今回計画では、H30年代前半における日立港区のLNG取扱量は320万トン/年を想定している

○完成自動車の輸出は、図中の港(全25港)で全輸出量の約99%を占める。
 ○そのうち日立港区における輸出量は約5万台(全輸出量の約1.0%)である。

完成自動車輸出量: 約487万台/年 (平成25年)

<凡例>

- 輸出量30万台以上の港
- 輸出量10万台以上の港
- 輸出量1万台以上の港



* 図中の地名は税関の名称である。(但し、防府を三田尻中関とした)
 出典: 財務省「貿易統計(平成25年)」より国土交通省港湾局作成

- 完成自動車の輸入は、図中の港で全輸入量の約97%を占める。
- そのうち茨城港(日立港区)における輸入量は約6万台(全輸入量の約16%)である。

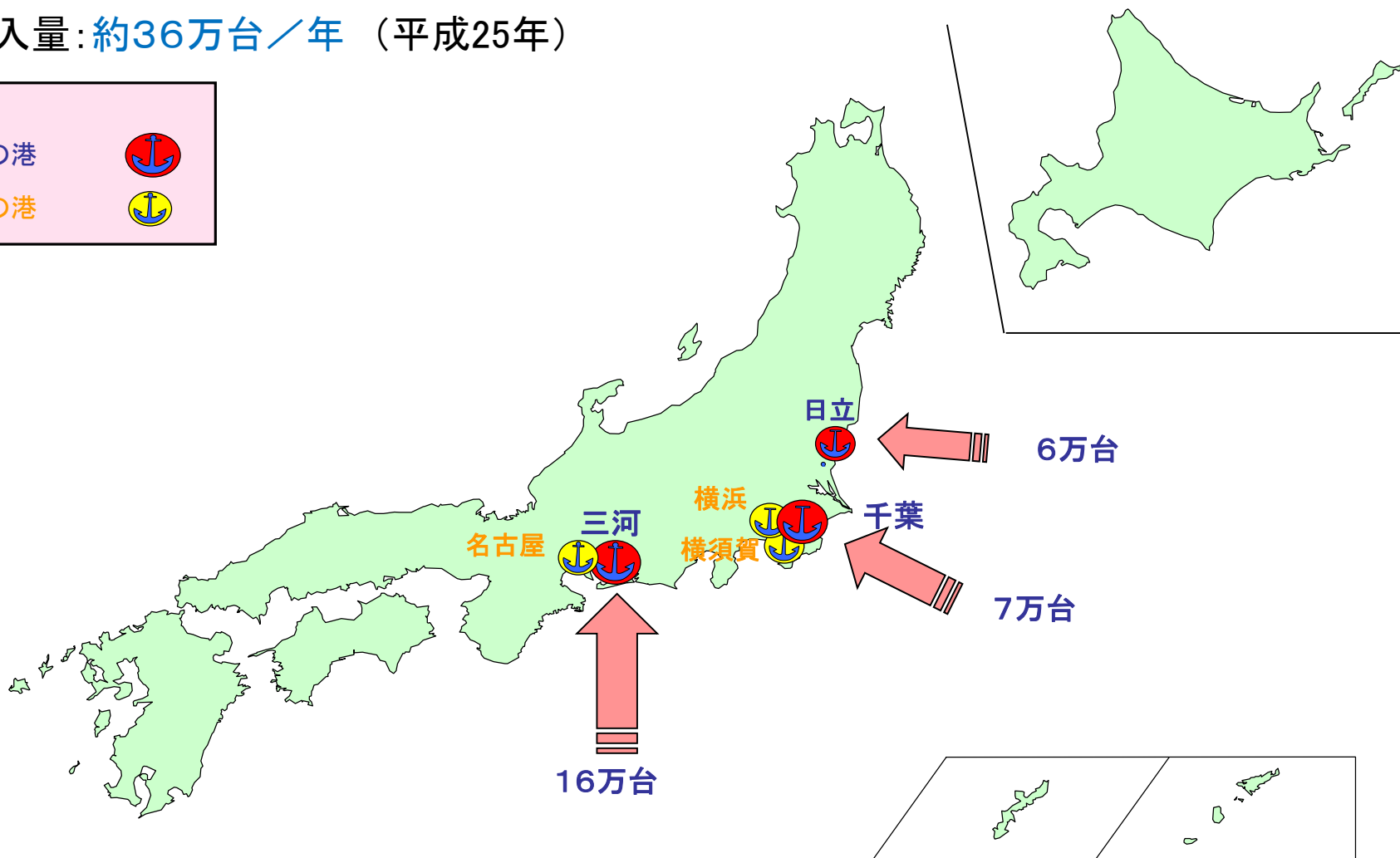
完成自動車輸入量: 約36万台/年 (平成25年)

<凡例>

輸入量5万台以上の港



輸入量1万台以上の港

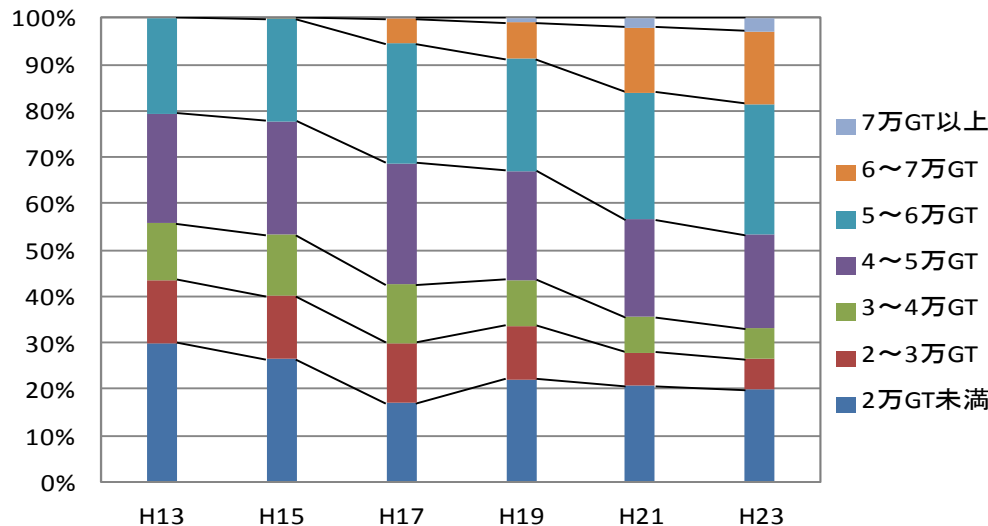


* 図中の地名は税関の名称である。

出典: 財務省「貿易統計」(平成25年)より国土交通省港湾局作成

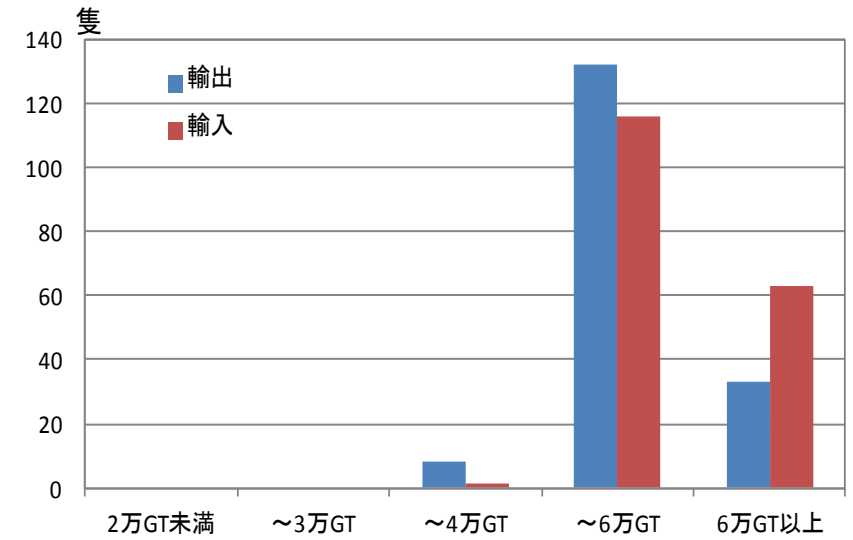
○世界における自動車専用船(PCC船)は、近年大型化傾向にあり総トン数6万GT以上の船舶が約2割を占める。
 ○茨城港(日立港区)には、既に全長200mを超える6万GT以上(必要岸壁水深-12m)の自動車専用船が入港している。

世界における自動車専用船の大型化の傾向



出典: Lloyds's List Intelligence 船舶動静データベース、Lloyds's List Intelligence社より国土交通省作成

日立港区におけるPCCの船型別入港実績 (H22.4~H25.12)



出典: 茨城港湾事務所 日立港区事業所データ

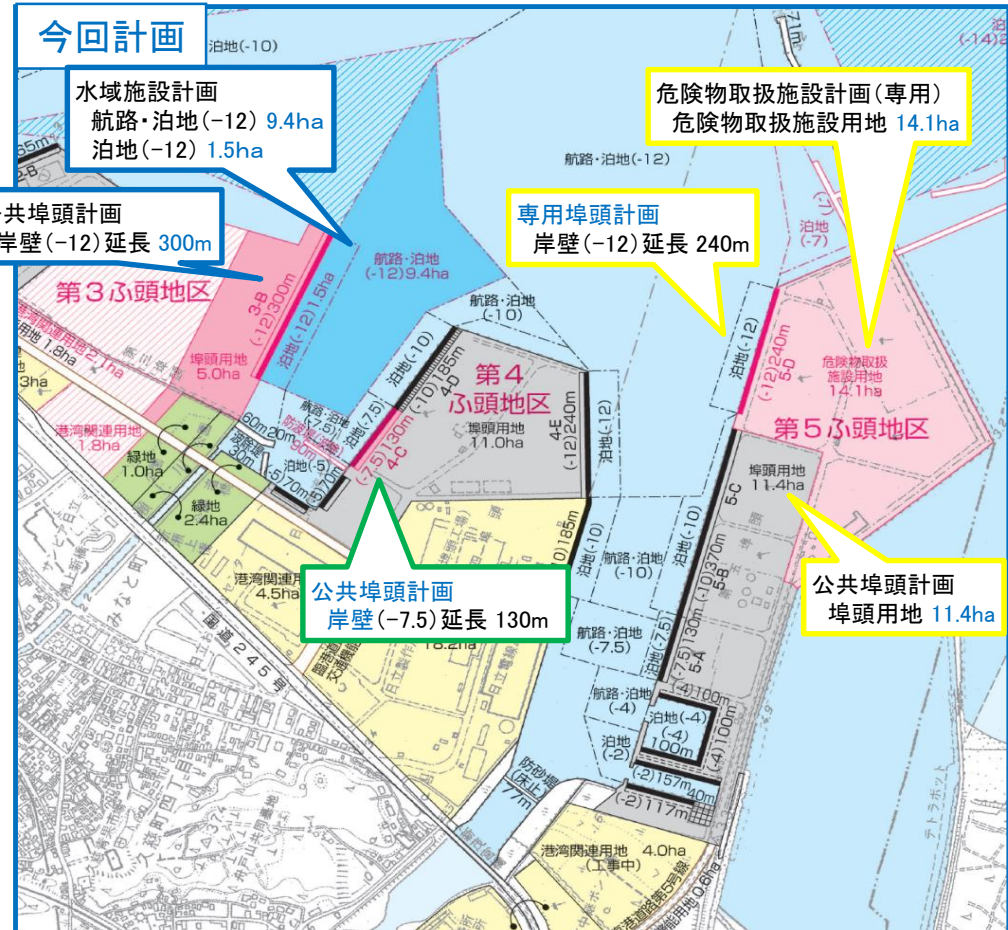
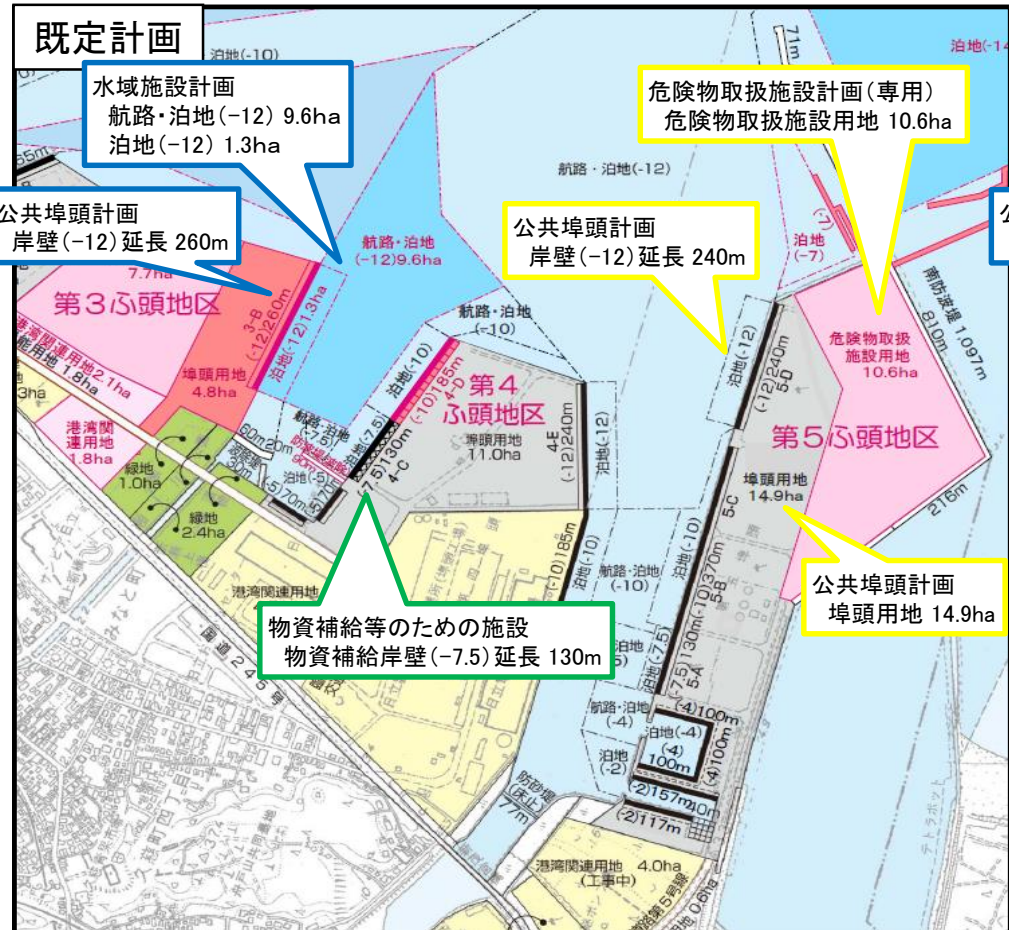


対象船舶(Morning Laura、EUKOR社)

今回計画で対象とする船舶の船型と岸壁規模

EUKOR社 Morning Laura 船型				必要岸壁規模	
総トン数	船長	船幅	満載喫水	岸壁水深	岸壁延長
70,687GT	232m	32.3m	10.02m	-12m	300m

- LNG基地の拡張に対応し、危険物取扱用地の拡張及び岸壁の専用化(第5埠頭)
- 船舶の大型化に対応した完成自動車取扱岸壁の延伸(第3埠頭)
- 物資補給岸壁を公共埠頭(荷役岸壁)へ変更(第4埠頭)



確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
完成自動車 輸送機能の強化 (第3ふ頭)	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1) 海上輸送網の基盤の強化</p> <p>② バルク貨物等の輸送網の強化</p> <p>自動車、建設機械等の主としてRORO船で運ばれる貨物は、我が国の主要な輸出品の一つである。これらの物資の低廉な輸送は、我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上のために重要である。</p> <p>このため、臨海部や内陸部における企業立地、船舶の大型化等に適切に対応し、効率的で安全性・信頼性が高く、環境負荷の小さい輸送サービスを提供できるように、大水深の国際物流ターミナルを整備するとともに、バルク貨物等の輸送、保管、荷さばき等に係る機能を強化する。</p>
LNG基地の立地 (第5ふ頭)	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1) 海上輸送網の基盤の強化</p> <p>② バルク貨物等の輸送網の強化</p> <p>石油、天然ガス、石炭、鉱石、穀物、飼料、原木、チップ、砂利・砂等のバラ積みされる貨物(以下「バルク貨物」という。)は、我が国の産業や国民の生活を支えるために必要な物資である。また、自動車、建設機械等の主としてRORO船で運ばれる貨物は、我が国の主要な輸出品の一つである。これらの物資の低廉な輸送は、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上のために重要である。</p> <p>このため、臨海部や内陸部における企業立地、船舶の大型化等に適切に対応し、効率的で安全性・信頼性が高く、環境負荷の小さい輸送サービスを提供できるように、大水深の国際物流ターミナルを整備するとともに、バルク貨物等の輸送、保管、荷さばき等に係る機能を強化する。</p>
貨物の再編・集約 (第3ふ頭) (第4ふ頭) (第5ふ頭)	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>6 スtock型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施</p> <p>(1) 効率的・効果的な事業の実施</p> <p>⑥ 港湾施設の適切な維持管理</p> <p>これまで蓄積されてきた港湾施設は、順次老朽化が進むことから、今後、更新投資が飛躍的に増大することが見込まれる。</p> <p>このため、必要な機能を確保しつつ、将来の維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減及び平準化並びに港湾施設の長寿命化を図るため、国及び港湾管理者が連携して、港湾施設の維持管理計画を策定し、定期的に点検を行うなど、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を推進する。</p> <p>さらに、廃止も含め、その施設の必要性、対策の内容や時期等を港湾単位で検討した上で、更新等の機会を捉えて、社会経済情勢の変化に応じ、施設の集約や利用転換、質的向上など、戦略的な維持管理・更新等の取組を推進する。</p>