

茨城港常陸那珂港区 国際物流ターミナル整備事業

国土交通省 港湾局

事業の概要

【事業の目的】

北関東を製造拠点とする完成自動車メーカーは、輸出自動車の国内生産台数の更なる増産を計画する中で、平成23年3月に全面開通した北関東自動車道の利活用も考慮し、完成自動車の取扱拠点として京浜港等に加えて茨城港常陸那珂港区を利用する計画となっている。

しかしながら、当該港区は、建設機械及び中古自動車の取扱量の増加が見込まれており、現在整備中である平成27年度完成予定の国際物流ターミナルを含めても、既存施設だけでは利用に支障が生じることから、新たに国際物流ターミナルを整備するものである。

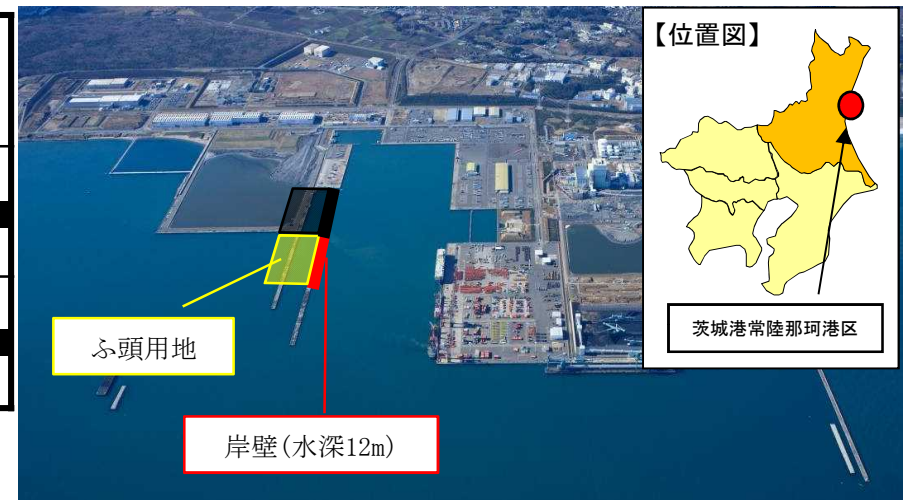
【事業の概要】

- ・ 整備施設 : 岸壁(水深12m)、ふ頭用地
- ・ 事業期間 : 平成27年度～平成32年度
- ・ 事業費 : 65億円 (うち港湾整備事業費 : 55億円)

《整備スケジュール》

港	地区名	区分	施設名	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
茨城港	常陸那珂港区 中央ふ頭地区	直轄	岸壁 (水深12m)	■						
		起債	ふ頭用地						■	

《位置図》



茨城港の概況（常陸那珂港区）

茨城港は、平成20年12月25日に日立港、常陸那珂港、大洗港の3港の港湾区域の統合により、誕生した港湾である。

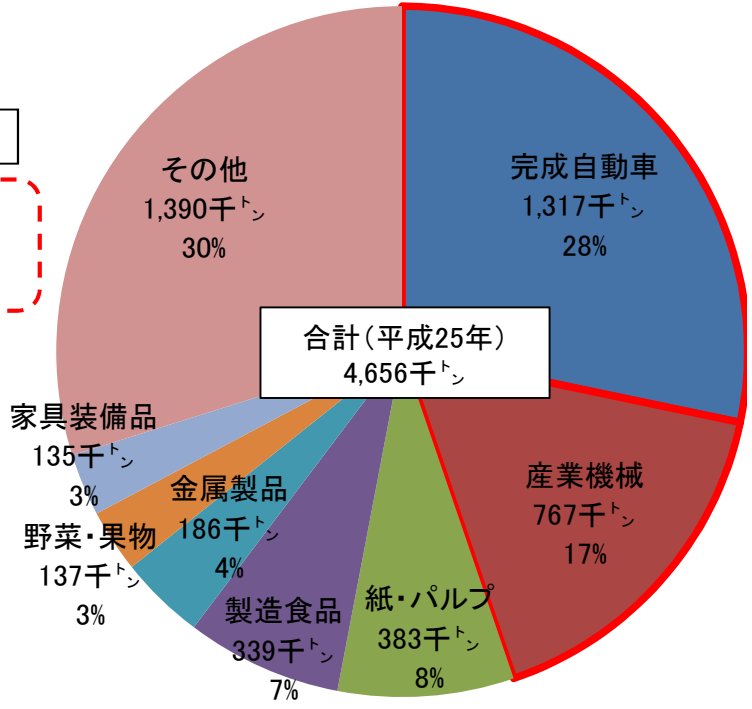
その中でも、常陸那珂港区は、首都圏への電力供給を行う火力発電所が立地するエネルギー拠点となっているほか、港湾直背後に大手建設機械メーカー2社が立地し、大型建設機械等の生産拠点となっている。

当該港区は、公共岸壁において完成自動車(28%)、産業機械(17%)の取扱いが全体の45%を占めており、近年、完成自動車・産業機械の取扱量が増加している。

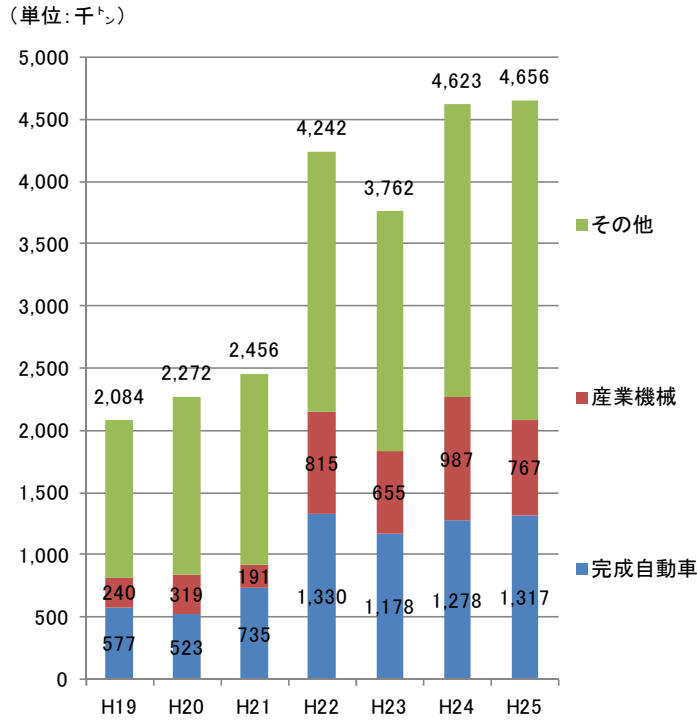
茨城港各港区の位置



常陸那珂港区の品種別取扱貨物量



常陸那珂港区の品種別取扱貨物量推移



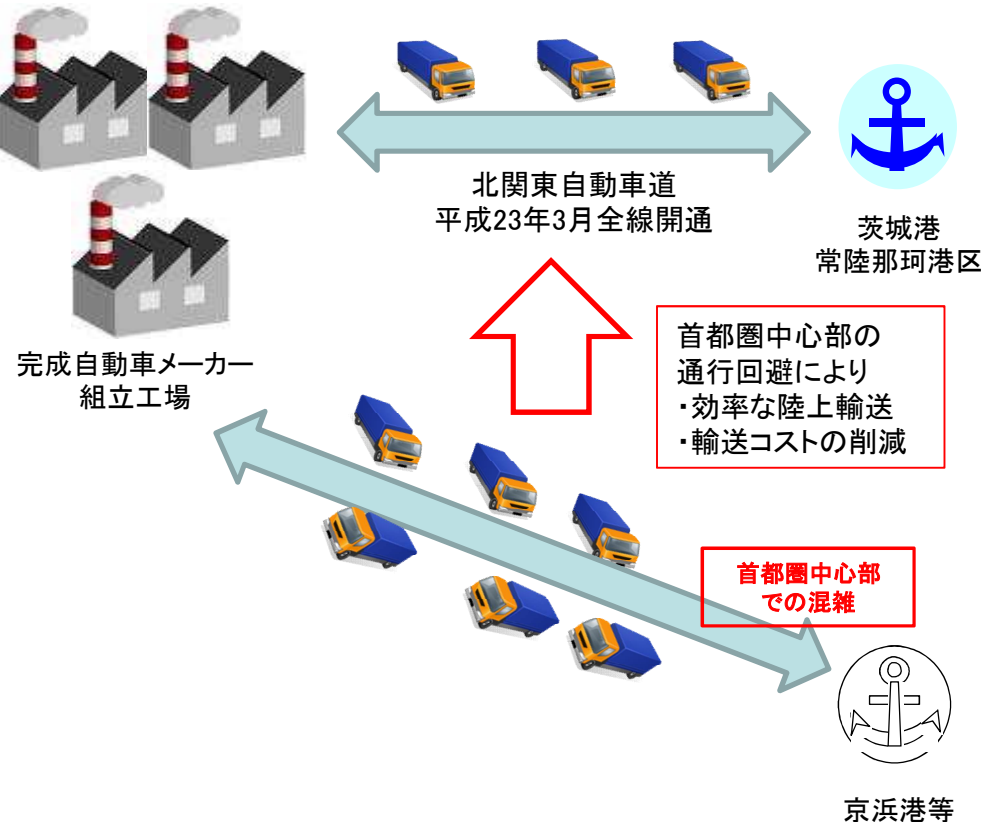
出典：平成25年港湾統計年報（公共のみ）

出典：港湾統計年報（公共のみ）

茨城港常陸那珂港区の課題と事業の必要性・緊急性

①完成自動車の需要増加への対応

- ・北関東を製造拠点とする完成自動車メーカーは、現状、北関東地域の工場から京浜港等を利用し、完成自動車を輸出しているが、首都圏の交通渋滞に起因する非効率な陸上輸送を強いられている。
- ・北関東自動車道の平成23年3月全線開通により、首都圏中心部の通行を回避し、物流効率化を図るため、茨城港常陸那珂港区の利用を計画している。



②貨物需要増に伴う施設不足への対応

- ・常陸那珂港区では、現在、新興国などの需要増加により建設機械や中古自動車等の貨物が増加しており、北ふ頭外貿地区では、混雑による沖待ちや抜港が度々発生している。
- ・平成27年度には、中央ふ頭地区に岸壁が供用予定であるが、建設機械の生産体制強化に伴う取扱量の増加により、これ以上の新たな貨物需要の増加に対応できない。そのため、新たな岸壁の整備が必要となっている。

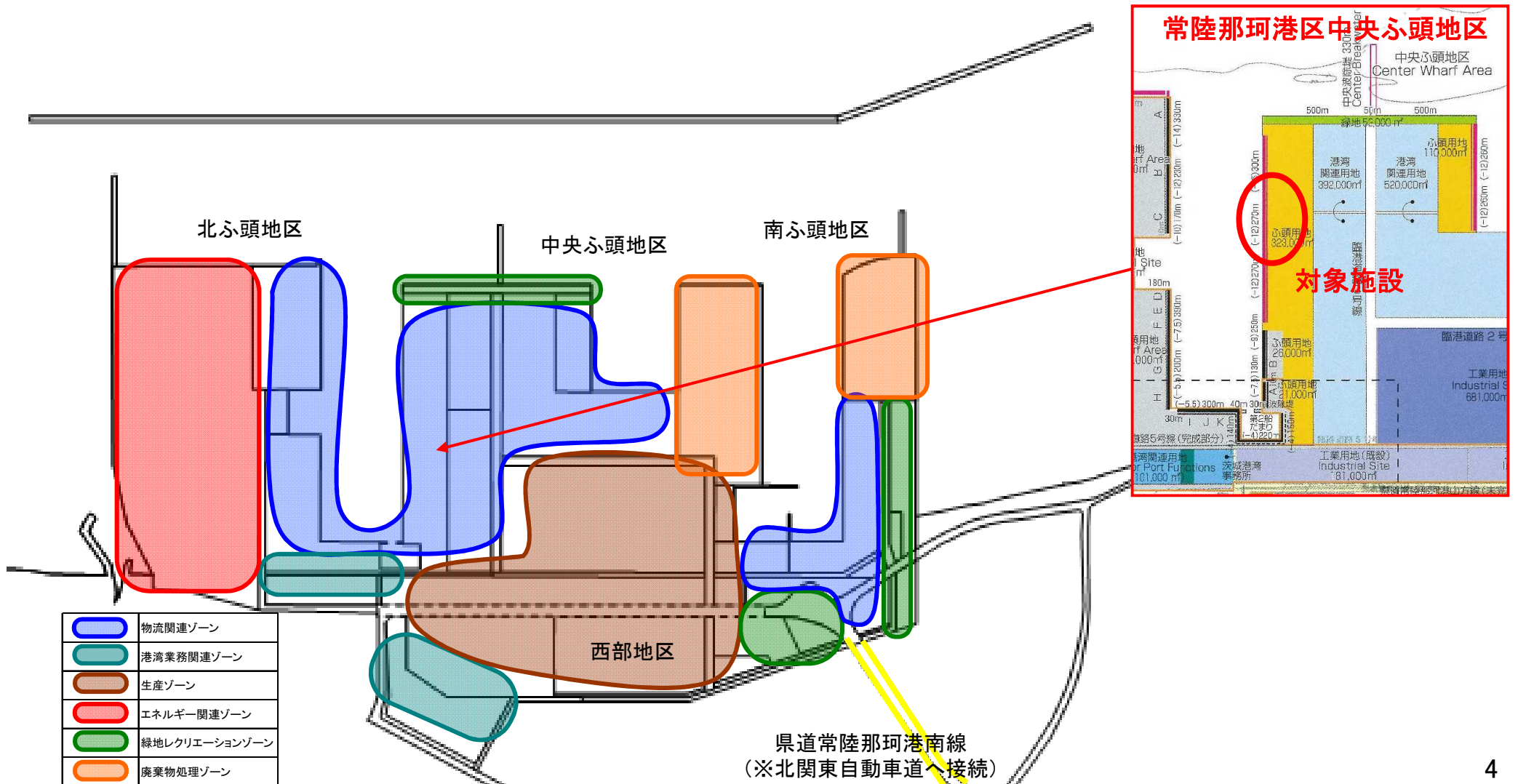


常陸那珂港区の施設状況

事業の位置付け

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、「完成自動車の外貿取扱機能の強化」や「建設機械等の外貿RORO・コンテナ貨物取扱機能の強化」等を基本方針とするとともに、「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いる。

＜常陸那珂港区＞(高速道路と直結する国際流通拠点)



代替案の検討（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>・新規ターミナルの整備(岸壁(水深12m)、埠頭用地)</p> 	<p>・南埠頭地区岸壁の増深(岸壁(水深7.5m→12m), 航路・泊地、埠頭用地)</p> 
課題への対応	非効率な陸上輸送の解消	○	・工場から完成自動車を輸送する際に、首都圏を通過する必要がなくなり、非効率な輸送が解消される。
	施設不足の対応	○	・岸壁の新設により、新たな貨物需要への対応が可能である。 ・また、連続バースとしての利用が可能となり、岸壁の一体運用が可能となる。 ・岸壁背後の埋立(別事業)進められているため、当該岸壁の供用時に荷捌き地の確保が可能である。
地域経済への影響		○	・雇用増や産業の活性化が見込まれる。
環境への影響		○	・必要水深が確保されているため、浚渫工事等に伴う環境への影響が軽微である。
実現性		○	・沖側へ建設するため、地元等との調整は特段ない。
コスト		約65億円	約73億円
総合評価		○	△

→ 案1による対策が妥当

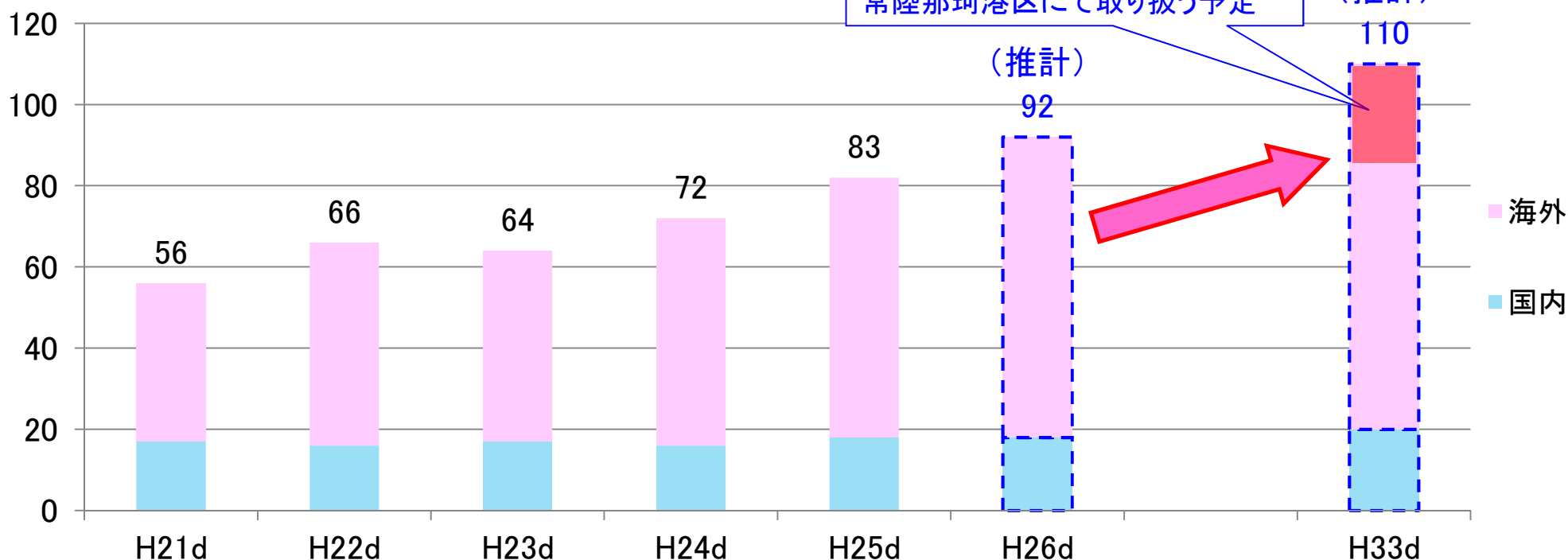
費用便益分析における貨物量等の設定

- ・北関東を製造拠点とする完成自動車メーカーは、現状、完成自動車を工場から京浜港等へ輸送し、海外輸出しているが、海外向け販売台数の増加に伴い一部については、全線開通した北関東自動車を活用して茨城港常陸那珂港区から輸出する計画としている。

【便益対象貨物の考え方】

- ・本事業の実施により、茨城港常陸那珂港区において、完成自動車輸出(H33d:約36万台)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(企業ヒアリングによる)。

(単位:万台)



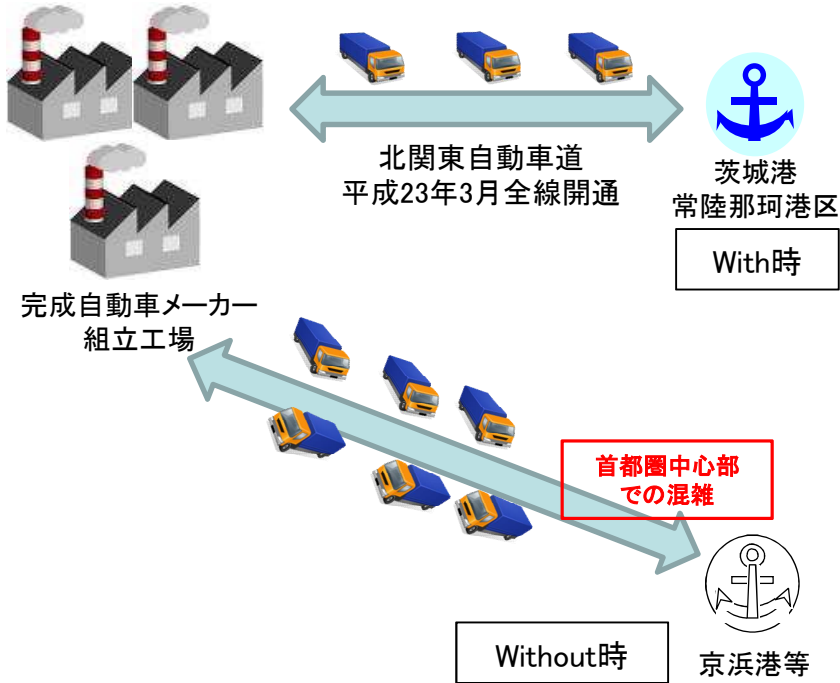
北関東を製造拠点とする完成自動車メーカーにおける販売台数実績と将来推計

費用便益分析概要

【便益計算】 便益(B) = ① + 残存価値(1.1億円) = 約84億円(現在価値化後)

①陸上輸送コストの削減 4.9億円/年

北関東を製造拠点とする完成自動車メーカーの工場から京浜港等への陸上輸送は、首都圏中心部での交通渋滞に起因して非効率な輸送を強いられている。北関東自動車道を利用し茨城港常陸那珂港区へ輸送することにより、首都圏中心部の通行を回避できるため非効率な輸送が解消される。



【費用計算】 費用(C) = 事業費 + 管理運営費 = 53億円(現在価値化後)

【費用便益分析結果】	費用便益比 (B/C) = 84 / 53 = 1.6
	純現在価値 (B-C) = 31 (億円)
	経済的内部収益率 (EIRR) = 7.0%

事業効果（貨幣換算が困難な効果）

【①北関東地域における首都圏の物流機能の補完】

現在整備中の中央ふ頭地区の国際物流ターミナルと連続ターミナルとして運用が可能となることで、茨城港（常陸那珂港区）の効率性が大幅に高まる。これにより同港のプレゼンスが高まることで、首都圏の物流ネットワークの補完・多重化が図られる。

この茨城港を中心とする物流ネットワークは、首都圏との同時被災を免れることができることから、首都直下型地震等におけるリダンダンシーの確保に繋がる。

【②地域産業の国際競争力強化】

完成自動車の輸出増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内自動車生産のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保が図られることで、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。

【③被災地の復興】

茨城港常陸那珂港区における港湾関連企業活動の活性化が図られ、地域の雇用増を通じ、被災地の復興が図られる。

【④陸上輸送従事者の就業環境の緩和】

当該事業の実施により、首都圏中心部の通行を回避できるため、勤務時間の延長回避や、道路混雑等による精神的な疲労の緩和など、ドライバーの就業環境の緩和が図られると考えられる。