

(事後評価)

資料3-4-①

令和3年度第5回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

茨城港 常陸那珂港区中央ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業

令和4年1月14日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1.	事業の目的・概要	1
2.	事業の経緯と周辺状況	2
3.	事業目的の達成状況	6
4.	今後の事業へ活かすレッスン	9
5.	まとめ	10

1. 事業の目的・概要

○茨城港における外貿貨物(完成自動車及び建設機械)需要の増加に対応した取扱能力の向上、大規模地震時の緊急物資輸送能力の確保のため、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いました。

□事業位置図



□事業概要

整備施設	岸壁(水深12m)(耐震) 泊地(水深12m) 航路・泊地(水深12m) ふ頭用地
整備期間	平成24年度 ～平成28年度
事業費	63億円

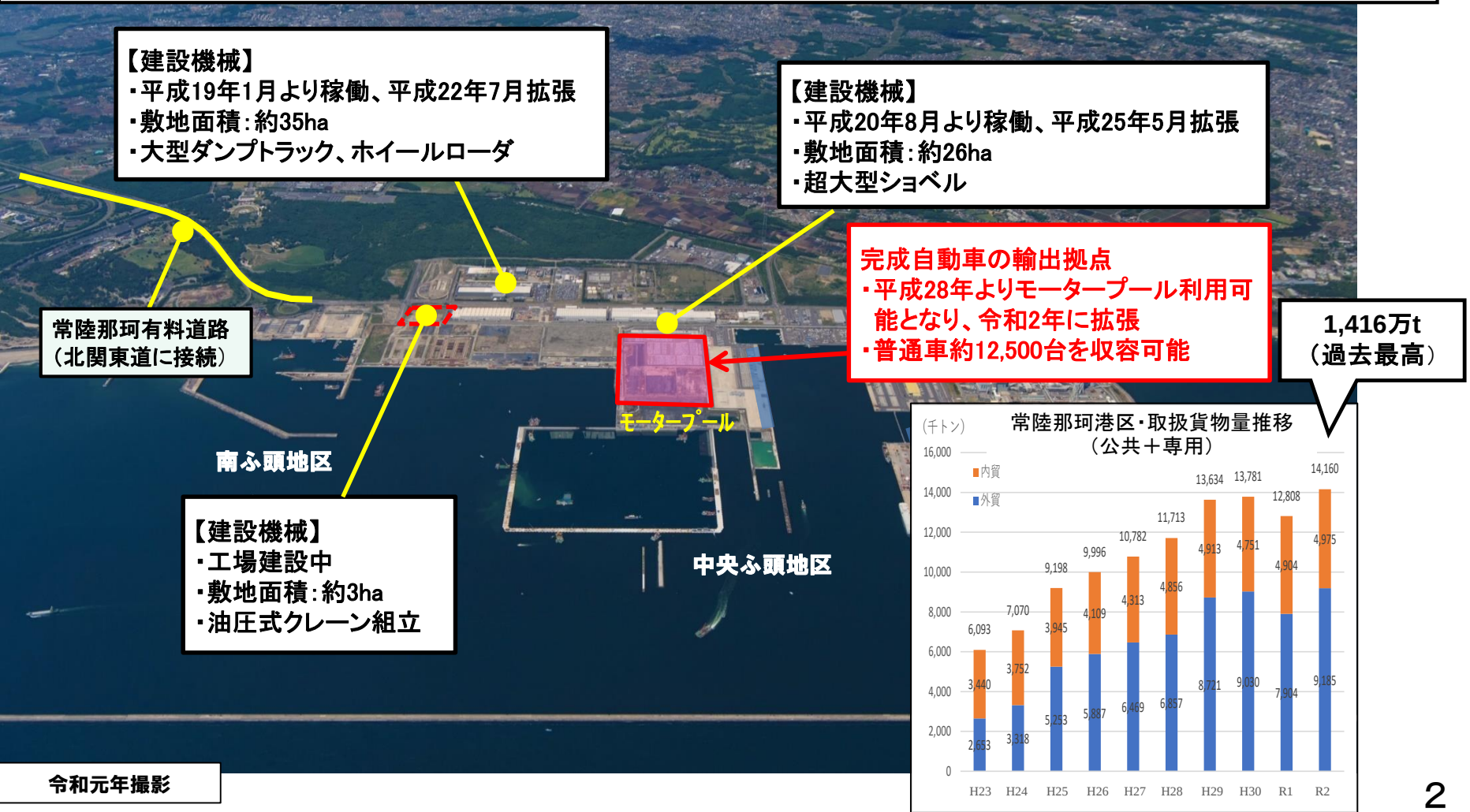


※国土地理院地図より作成

2. 事業の経緯と周辺状況

(1) 茨城港常陸那珂港区中央ふ頭の概要

- 常陸那珂港区の取扱貨物量は年々増加傾向にあり、令和2年ではコロナ禍にも関わらず1,416万トンと過去最高の取扱量(コンテナも過去最高)となりました。特に外貿RORO貨物が増加しています。
- 周辺の利用状況として、平成28年に完成自動車輸出拠点として中央ふ頭地区の利用が開始されております。
- また、大手建機メーカーが港内に立地しており、現在も建機組立工場が建設中です。



2. 事業の経緯と周辺状況

(2) 社会的経済情勢の変化(完成自動車)

○茨城港常陸那珂港区では、北米での完成自動車の需要拡大により取扱量が急増しています。

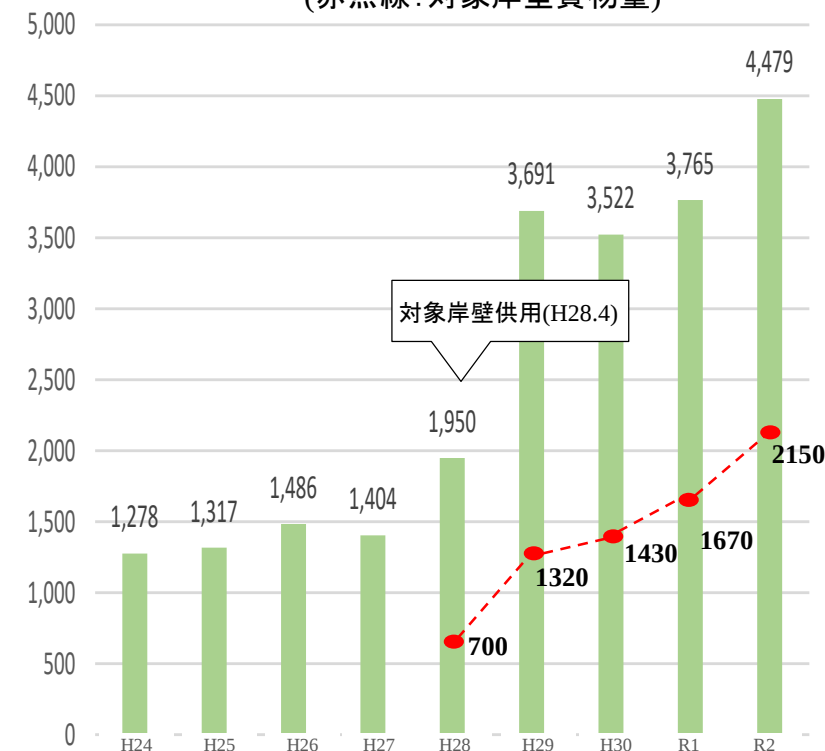
(H24:128万トン(約13万台):→ R2:448万トン(約45万台))

令和3年4月から完成自動車の欧州便の開始に伴い、貨物量が増加する見込みです。

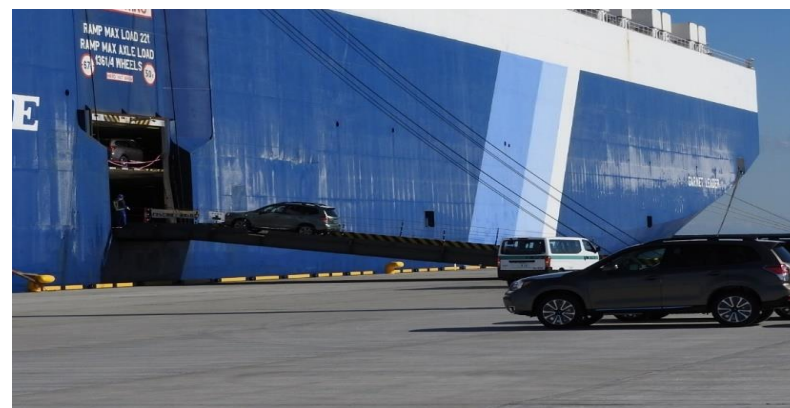
○対象岸壁における取扱量についても供用後急増しています。

(H24:70万トン(約7万台)→R2:215万トン(約22万台))

(千トン) 常陸那珂港区における完成自動車貨物の推移
(赤点線:対象岸壁貨物量)



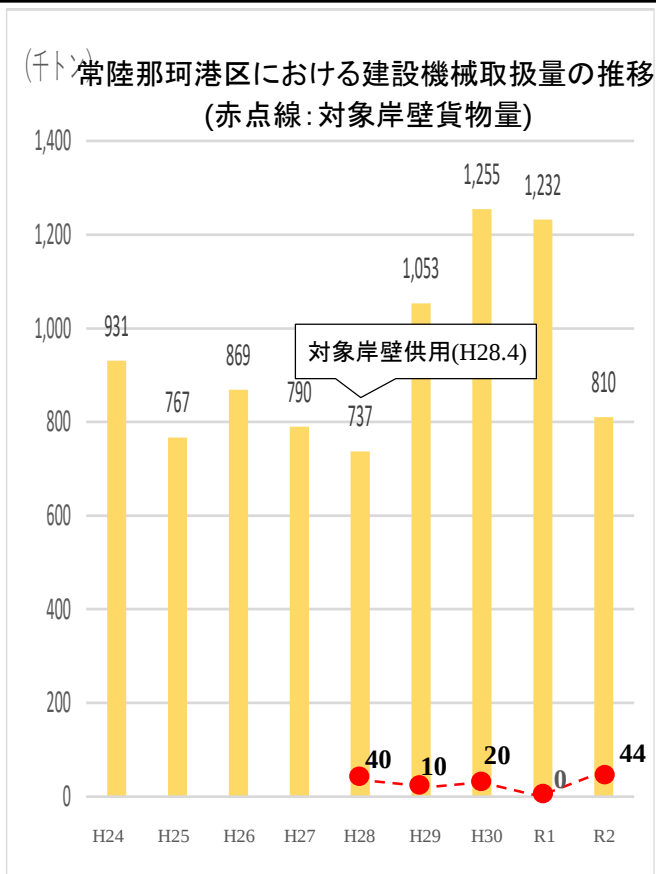
PCC船による荷役状況



2. 事業の経緯と周辺状況

(2) 社会的経済情勢の変化(建設機械)

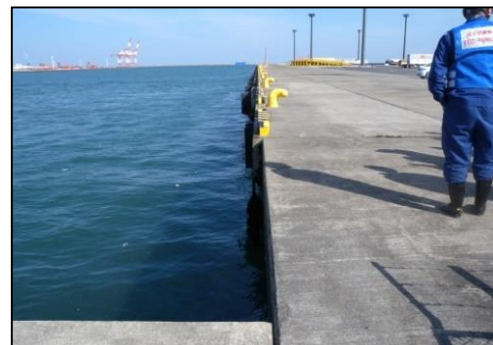
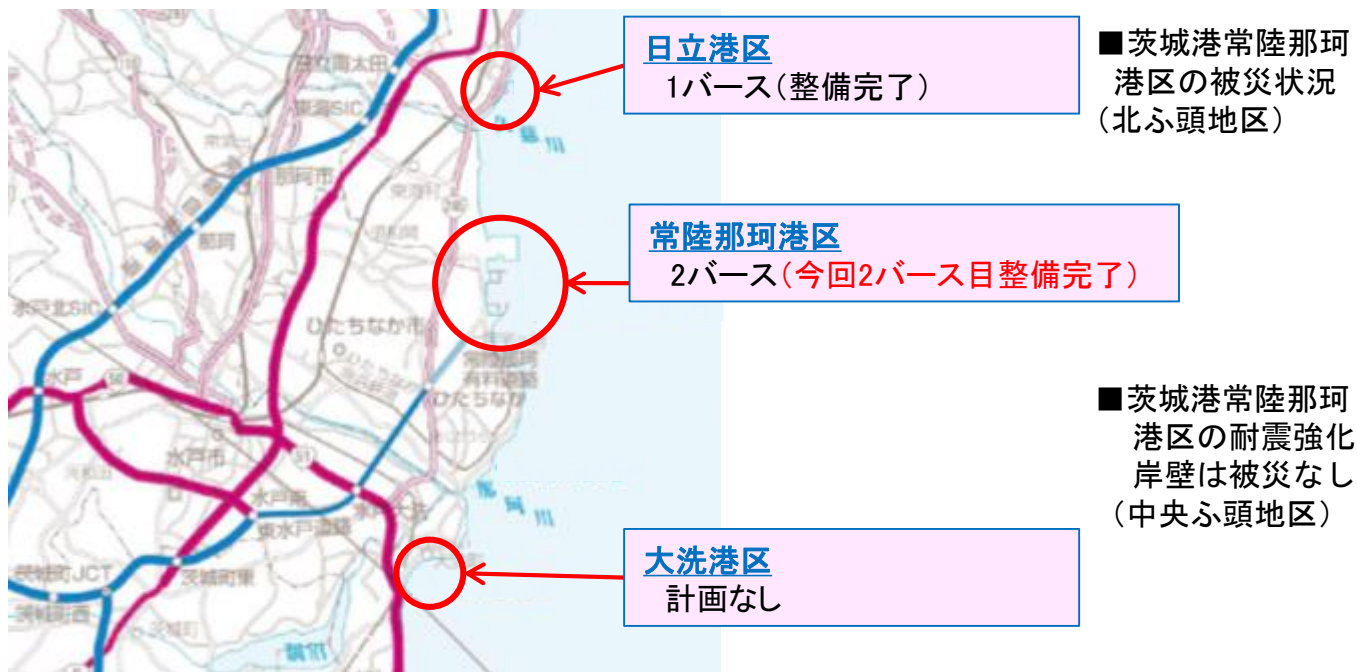
- 茨城港常陸那珂港区では、新興国などの需要拡大により建設機械等の取扱が急増しています。
(H24:93万トン:→ R1:123万トン)(※コロナ禍での減少により令和2年は81万トン)
- 一方、完成自動車の取扱増加に伴い、対象岸壁における建設機械の取扱は例年横ばいの状況です。
(0~4.4万トン程度)
- 今後は新興国向け等の需要の拡大が見込まれる建設機械の取扱増加により、常陸那珂港区における外貿貨物需要(コンテナ等含む)が増加する見込みです。



2. 事業の経緯と周辺状況

(2) 社会的経済情勢の変化(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ます。
- 東日本大震災により、常陸那珂港区の物流機能は2週間以上停止しましたが、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ました。
- 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バースは未整備でしたが、今回の事業で残り1バースを整備しました。
- これにより、災害時の緊急物資輸送の広域物流ネットワーク維持が可能となりました。



茨城港の耐震強化岸壁(緊急物資輸送対応)の計画と整備状況

3. 事業目的の達成状況

(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

要因	今回事後評価時 (令和3年度)	前回新規採択時 (平成23年度)	変化の要因
事業費	63億円	63億円	変化なし
事業期間	平成24年度～平成28年度	平成24年度～平成28年度	変化なし
供用年	平成28年供用	平成29年供用	早期供用
完成自動車 貨物量	215万トン/年 (令和2年実績)	5.7万トン/年 (令和2年予測)	完成自動車の取扱いが増加
建設機械 貨物量	4.4万トン/年 (令和2年実績)	39.7万トン/年 (令和2年予測)	完成自動車の取扱増加に対応して、 取扱量が減少(受入埠頭をシフト)

(2) 費用対効果分析等の結果

	今回事後評価時	前回新規採択時
基準年次	令和3年度	平成23年度
事業期間	平成24年度～平成28年度	平成24年度～平成28年度
分析対象期間	供用後50年	供用後50年
事業費	63億円	63億円
総便益B(割引後)※	209.9億円	207.4億円
総費用C(割引後)※	84.6億円	54.9億円
費用便益分析(B/C)	2.5	3.8

※割引後は社会的
割引率等を考慮した値

3. 事業目的の達成状況

(3) 費用便益分析(費用・便益の内訳)

①前回新規採択時(H23)

項目	内容	金額		B/C
便益(B)	輸送コストの削減便益(完成自動車)	15.9億円	総便益 207.4億円	3.8
	輸送コストの削減便益(建設機械)	173.8億円		
	滞船コスト削減便益	5.1億円		
	震災時輸送コスト削減便益	4.9億円		
	施設被害の回避	6.4億円		
	残存価値(ふ頭用地・防波堤)	1.4億円		
費用(C)	事業費	51.4億円	総費用 54.9億円	
	維持管理費	3.5億円		

②今回事後評価時(R3)

項目	内容	金額		B/C
便益(B)	輸送コストの削減便益(完成自動車)	139.1億円	総便益 209.9億円	2.5
	輸送コストの削減便益(建設機械)	48.4億円		
	滞船コスト削減便益	6.5億円		
	震災時輸送コスト削減便益	4.5億円		
	施設被害の回避	9.7億円		
	残存価値(ふ頭用地・防波堤)	1.7億円		
費用(C)	事業費	79.2億円	総費用 84.6億円	
	維持管理費	5.4億円		

3. 事業目的の達成状況

(4) 事業効果の発現状況

- 岸壁供用後の平成28年4月より完成自動車の輸出が開始され、同年11月からは北米向け乗用車の輸出が開始となりました。岸壁背後にはモータープールが整備され、今後も引き続き完成自動車の取扱が行われる見通しとなっています。
- 茨城港(常陸那珂港区)や北関東自動車道の整備が企業の新規立地や増産に大きく寄与しており、内陸部の部品工場を含む関連する自動車産業等、全体に効果が波及しています。



モータープールの利用状況



陸送された完成自動車の荷卸し状況



【利用者の声】

施設整備により大規模輸送が可能となったことで、常陸那珂港区での荷役後に他港へ寄港する数が少なくなった。その結果、柔軟なオペレーションが組めるようになったことに加え、輸送コストを削減することが出来た。また、荒天の際に施設の破損がなく車両への被害が少なくなった。

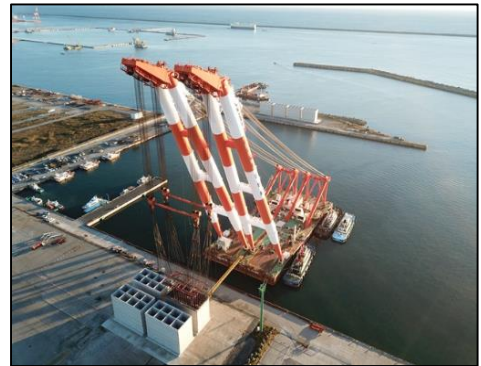
4. 今後の事業へ活かすレッスン

○新規採択時の整備スケジュールとしては、平成24年度～平成28年度の5カ年整備計画でしたが、利用者からの早期供用を求められておりました。
そこで、最短での工期設定について検討を行った結果、ケーソンを海上打設することなく、全て陸上製作とし、大型の起重機船で据付を行うことで工期の短縮が可能となり、平成28年度早期に完成となりました。

茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業 整備スケジュール

○新規採択時

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					



○実施工程

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					



大型起重機船による吊上→据付状況

5. まとめ

■対応方針(案)

(1) 今後の事業評価の必要性、改善措置の必要性

○本事業の実施により、輸送コストの削減が発現されており、今後の事後評価および改善措置の必要性はないものと考えられます。

(2) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないものと考えられます。