

**整理番号10**

**茨城港日立港区外港地区**

**沖防波堤整備事業**

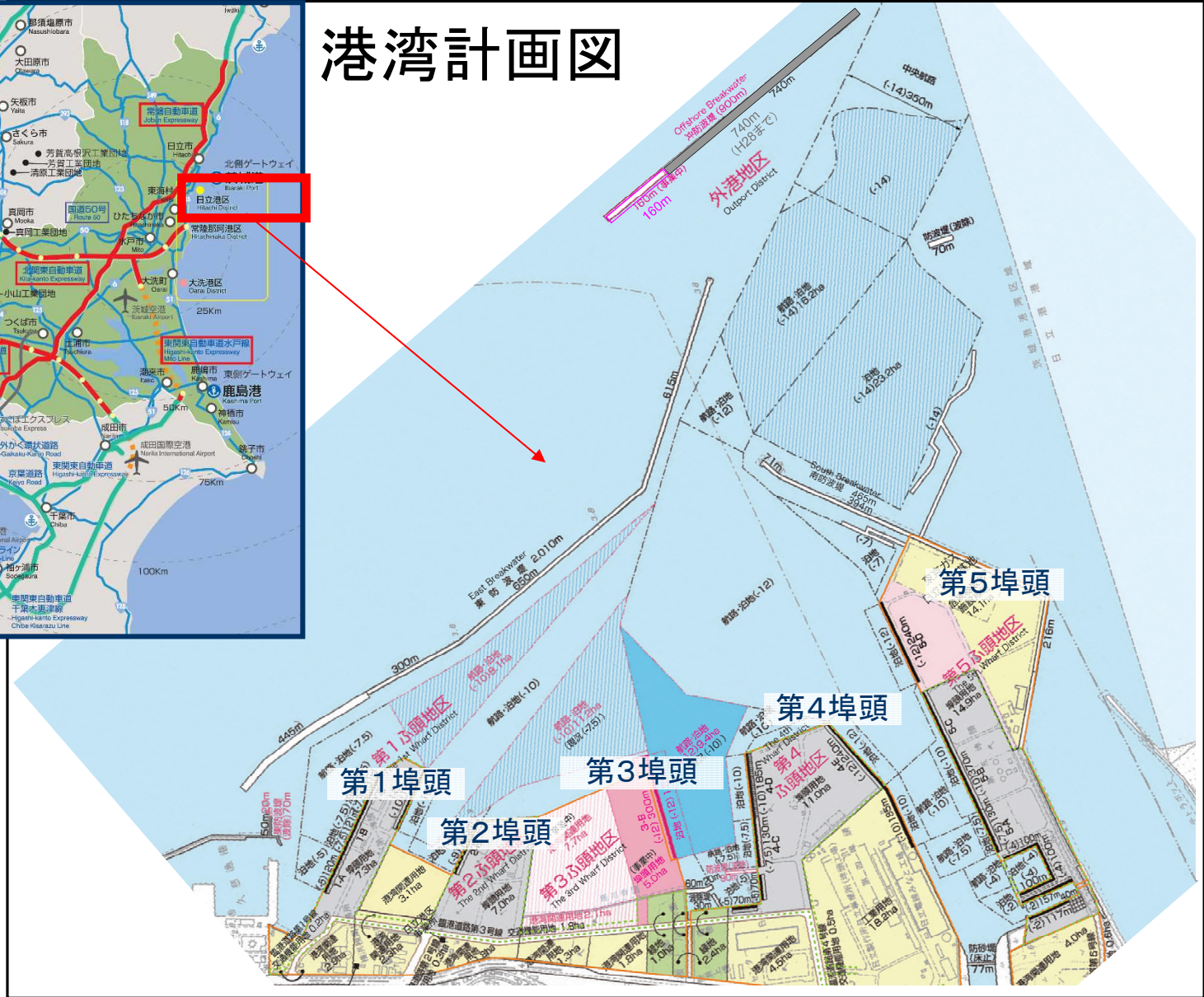
**港湾課**

# 日立港区の概要(1)

## 港湾計画図



## 位置図



# 日立港区の概要(2)

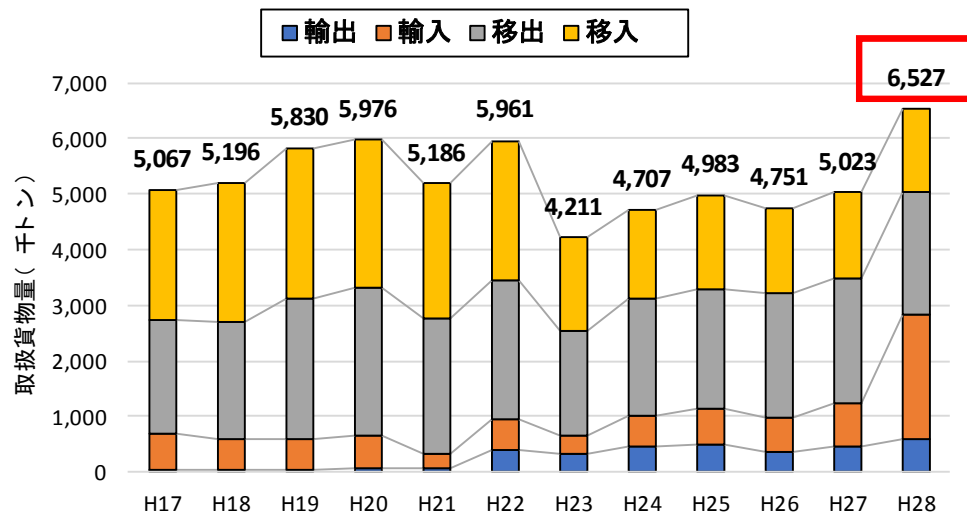
## (1) 本港区の位置付け・役割

日立港区	常陸那珂港区	大洗港区
①物流機能 自動車、バルク貨物等 ②エネルギー関連(LNG)	①物流機能 コンテナ・外内貿RORO等 ②エネルギー関連	①人流機能 フェリー・クルーズ等

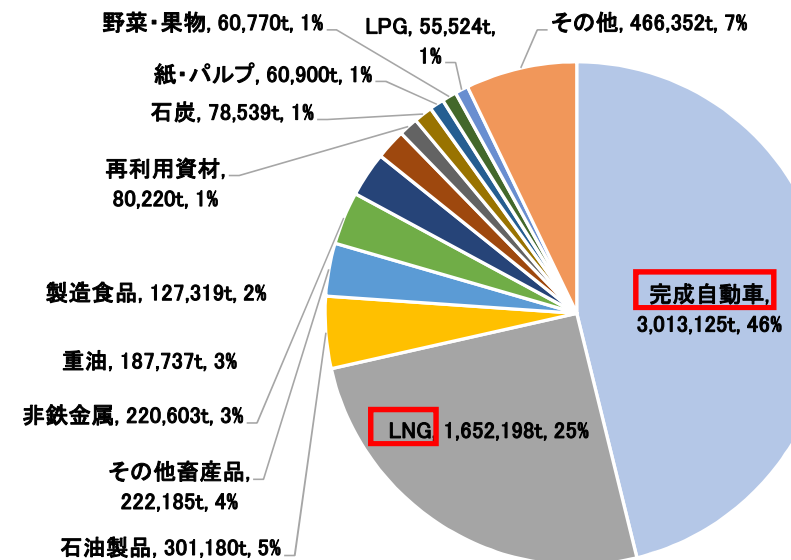
※平成20年12月 茨城港(重要港湾)統合

## (2) 取扱貨物量

貨物量の推移



品別貨物量(平成28年)



# 日立港区を取り巻く近年の情勢

## (1) 自動車輸送の拠点化

- ・日産自動車の北米輸出拠点(H22:横浜港等からのシフト)
- ・メルセデス・ベンツの東日本地区の輸入拠点(H3:新車整備センター設置)



自動車輸出船の入港(H22)



新車整備センター(日立VPC)

## (2) 北関東自動車道の全線開通(H23.3)

- ・栃木県など内陸部から日立港区への輸送が効率化

## (3) 東京ガス・日立LNG基地の稼働開始

- ・平成28年3月営業運転開始



# 日立港区の利用状況

## 自動車の輸出入拠点



## エネルギー基地



# 事業の目的

- 現状では港内の静穏度が悪く、安全・効率的な荷役に支障。LNG等事業計画にも影響。

## 【事業目的】

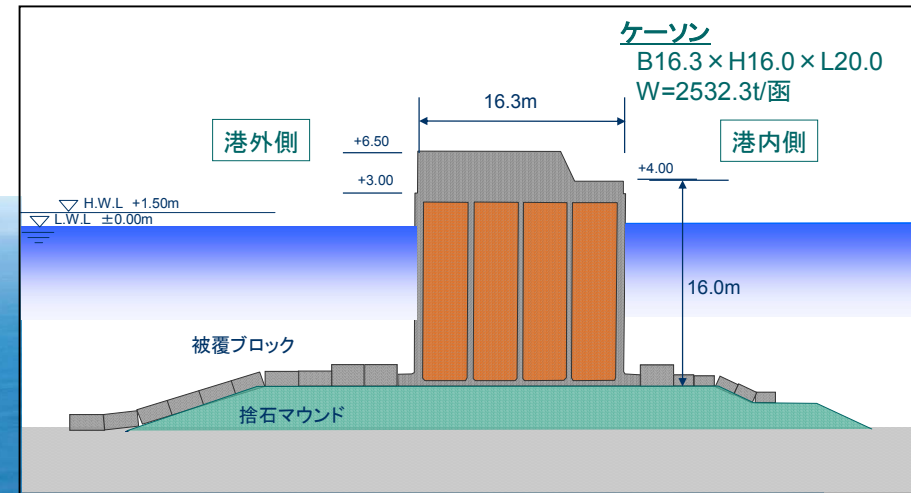
- ① 係留施設の機能発揮による取扱貨物量の増加
- ② 港内における避泊可能水域の確保



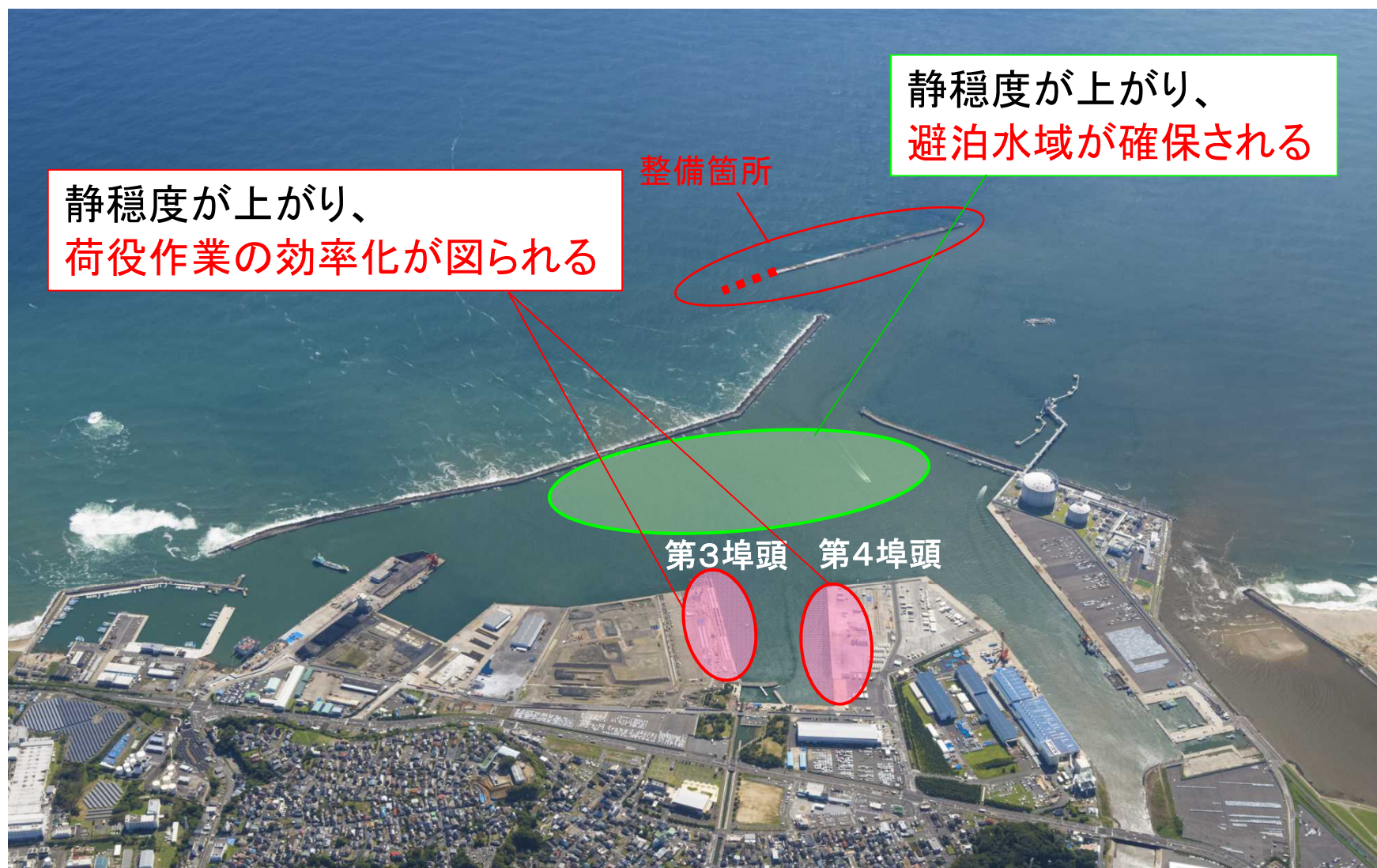


# 事業の概要

	整備延長	事業費
全体事業	L=900m	173.3億円
H28まで	L=740m	138.5億円
進捗率	82.2%	79.9%
事業期間	平成5年～平成32年	



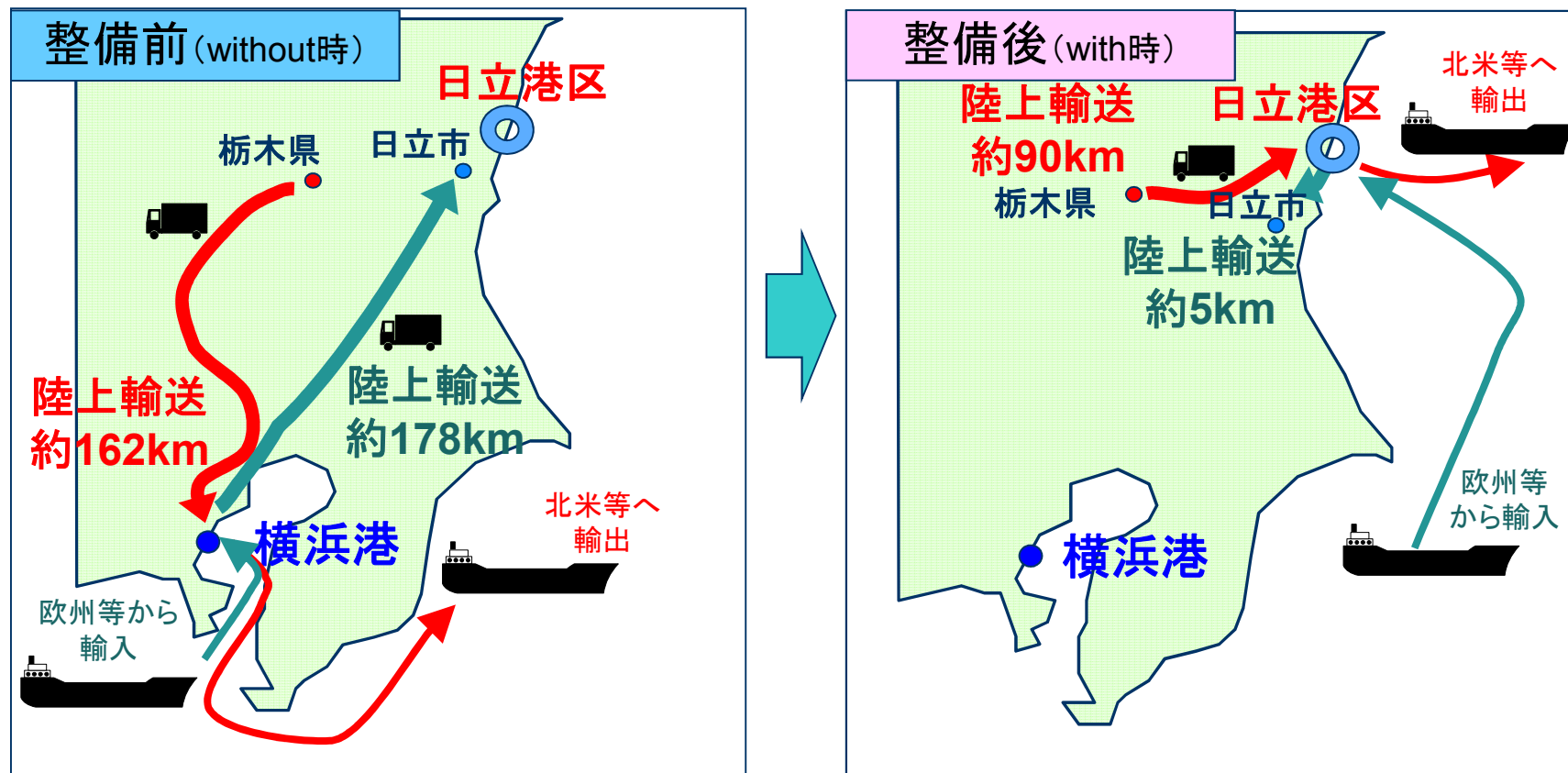
# 事業の整備効果





# 定量的な効果(1) 輸送コストの削減

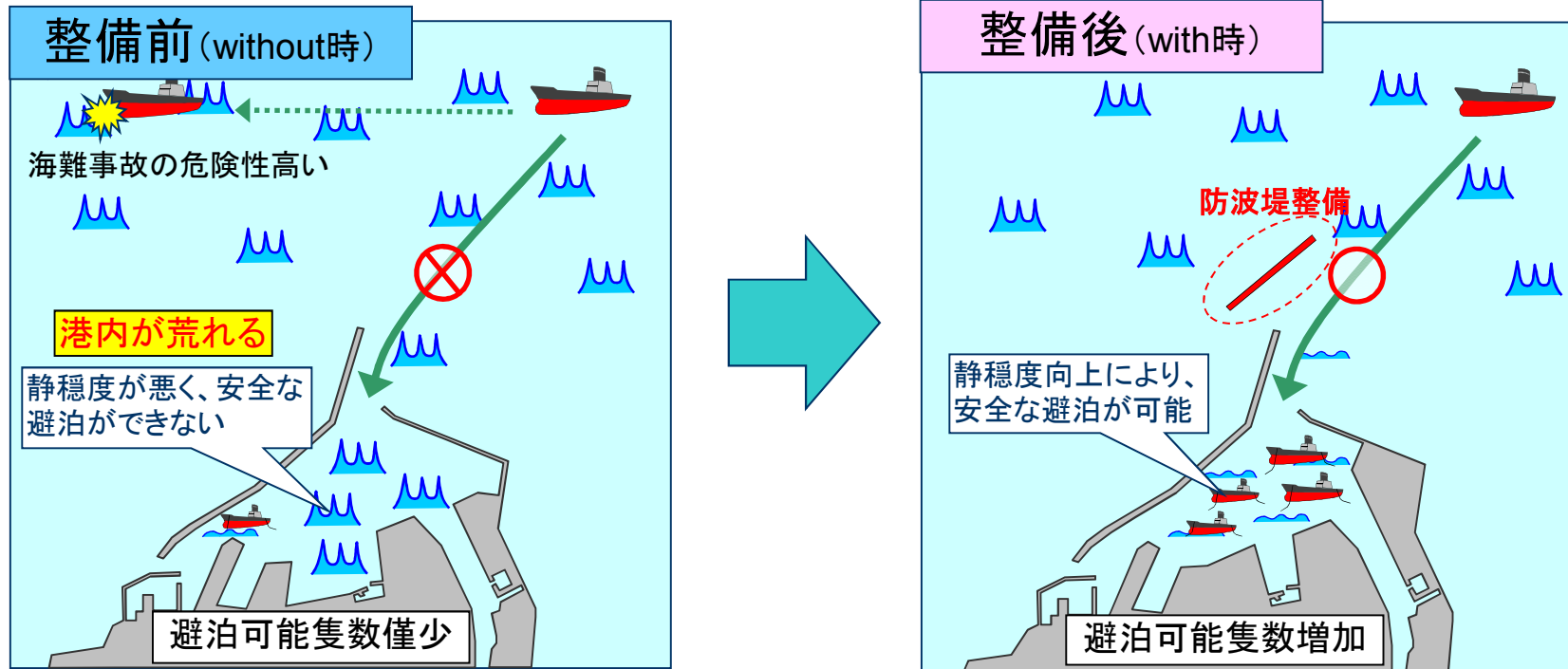
## ● 陸上輸送経費の削減



輸送コスト削減額: **6.3億円** / 年 (平成33年時点)

## 定量的な効果(2) 海難事故の減少

### ● 海難事故の損失回避便益



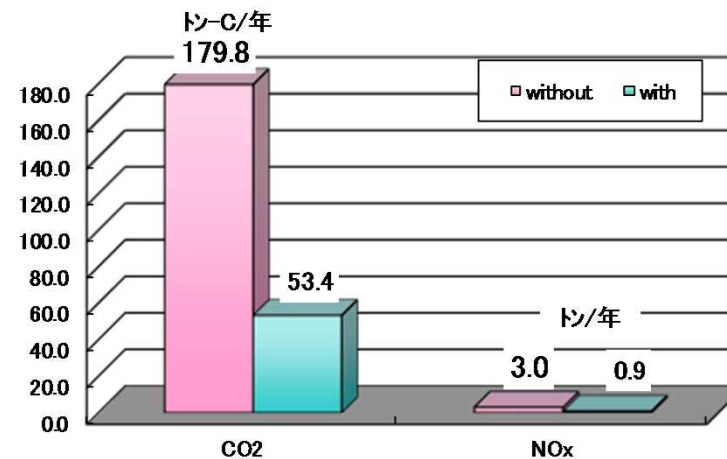
海難事故の減少額: 5.5億円/年(平成33年時点)

# その他の効果

- CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>排出量の低減

陸上輸送距離の短縮により、貨物車から排出されるCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>量が減少。

CO<sub>2</sub>削減量: 126.4t-C/年  
NO<sub>x</sub>削減量: 2.1t/年



- 地域社会への効果

荷役の安全性向上による取扱貨物量の増加、港湾関連産業による雇用増大、荷主企業の輸送コスト削減・競争力強化等による地域産業への波及効果等、地域経済・社会への効果等が期待できる。



# 費用対効果の算定結果

<b>B:便益(現在価値化後)</b>		<b>330</b>
	陸上輸送コスト削減便益 [億円]	169
	海難事故の減少便益 [億円]	159
	残存価値 [億円]	2
<b>C:費用(現在価値化後)</b>		<b>264</b>
	建設費用 [億円]	263
	維持管理費 [億円]	1
<b>費用便益分析結果</b>		
	<b>費用便益比(CBR)B/C</b>	<b>1.25</b>
	純現在価値化(NPV)B-C [億円]	66