

茨城港長期構想検討委員会

第1回委員会 説明資料

日立港区



常陸那珂港区



大洗港区



令和6年5月27日
茨城県土木部港湾課

第1回委員会 目次

1. 茨城港長期構想策定の経緯と進め方	1
2. 茨城港の概要	3
3. 茨城港を取り巻く状況	24
4. 社会経済情勢の展望	40
5. 茨城港の課題	46
6. 茨城港の長期構想の方向性	54

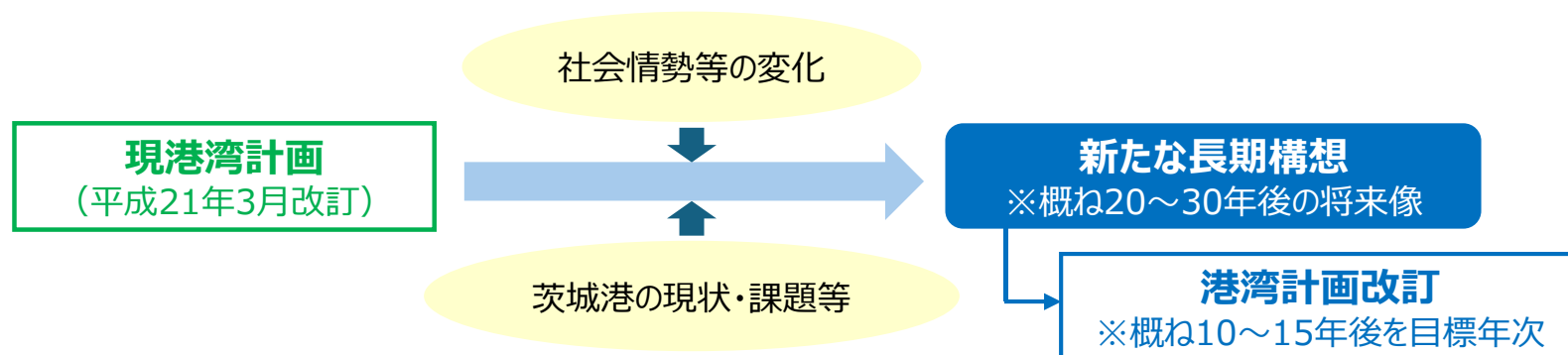
1. 茨城港長期構想策定の経緯と進め方

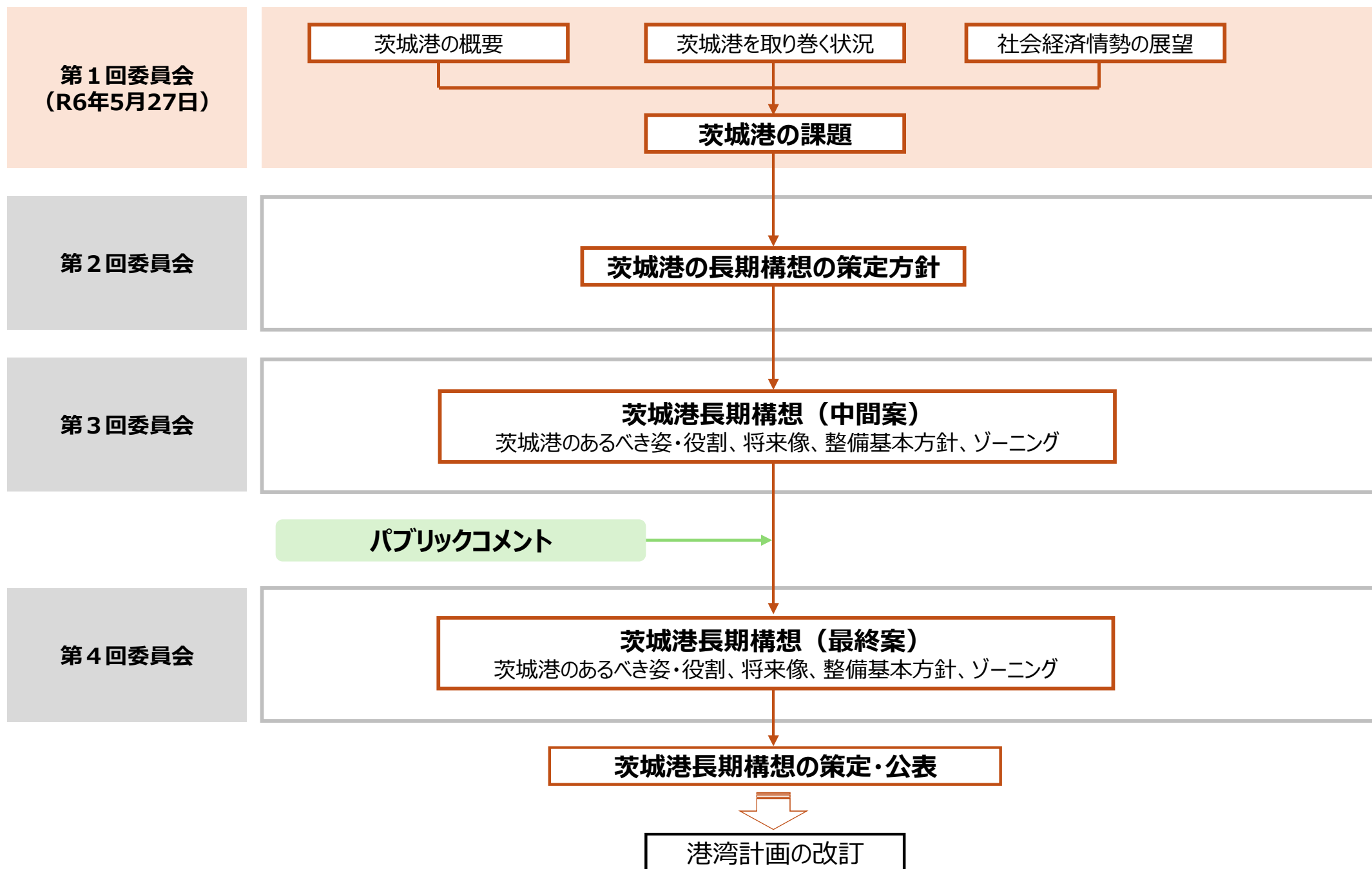
○背景

- 茨城港の現港湾計画（平成21年3月改訂）は、「茨城県港湾戦略ビジョン～首都圏NEWゲートウェイを目指して～（平成19年12月）」、「茨城県北3港港湾計画策定検討委員会（平成21年2月）」を受け、**従来の日立港、常陸那珂港、大洗港の3港が統合港湾として一体となり**、首都圏の経済活動、とりわけ北関東地域の経済・交流活動を支援すると同時に、東京湾岸地域の港湾物流機能等補完するため、また、経済活動と豊かな自然環境が調和し、3港が一体となった魅力ある「みなとまち」を形成するため、**平成30年代前半を目標年次として計画**されたものである。
- 平成21年3月の港湾計画改訂以降、東日本大震災の復旧・復興の進展により港湾や道路などの輸送ネットワークの整備が進み、新たな民間投資や企業の生産拡大が加速し更なる飛躍を遂げる見込みであったが、新型コロナウイルス感染症の拡大やロシア・ウクライナ問題などにより、サプライチェーン分断など大きな打撃を受けている。
- 一方で、世界の産業構造は、2050年カーボンニュートラルの実現、A I・I o Tなどを含むD Xの推進、働き方改革に伴う時間外労働の上限規制に起因したモーダルシフトの動きが進展しつつあり、**港湾を取り巻く情勢が変化**してきている。
- このような状況変化等を踏まえ、**茨城港において、概ね10～15年後を目標年次とする港湾計画を改訂する予定**であり、その改訂を念頭に、**概ね20～30年後を見据えた茨城港の将来像の議論・検討を行い、新たな長期構想を策定**するものである。

○委員会の目的

- 茨城港に対する諸要請と、今後茨城港が果たすべき役割などを踏まえ、長期的視点にたった茨城港の将来像やその実現に向けた取組の方向性を検討し、茨城港の長期構想を策定する。

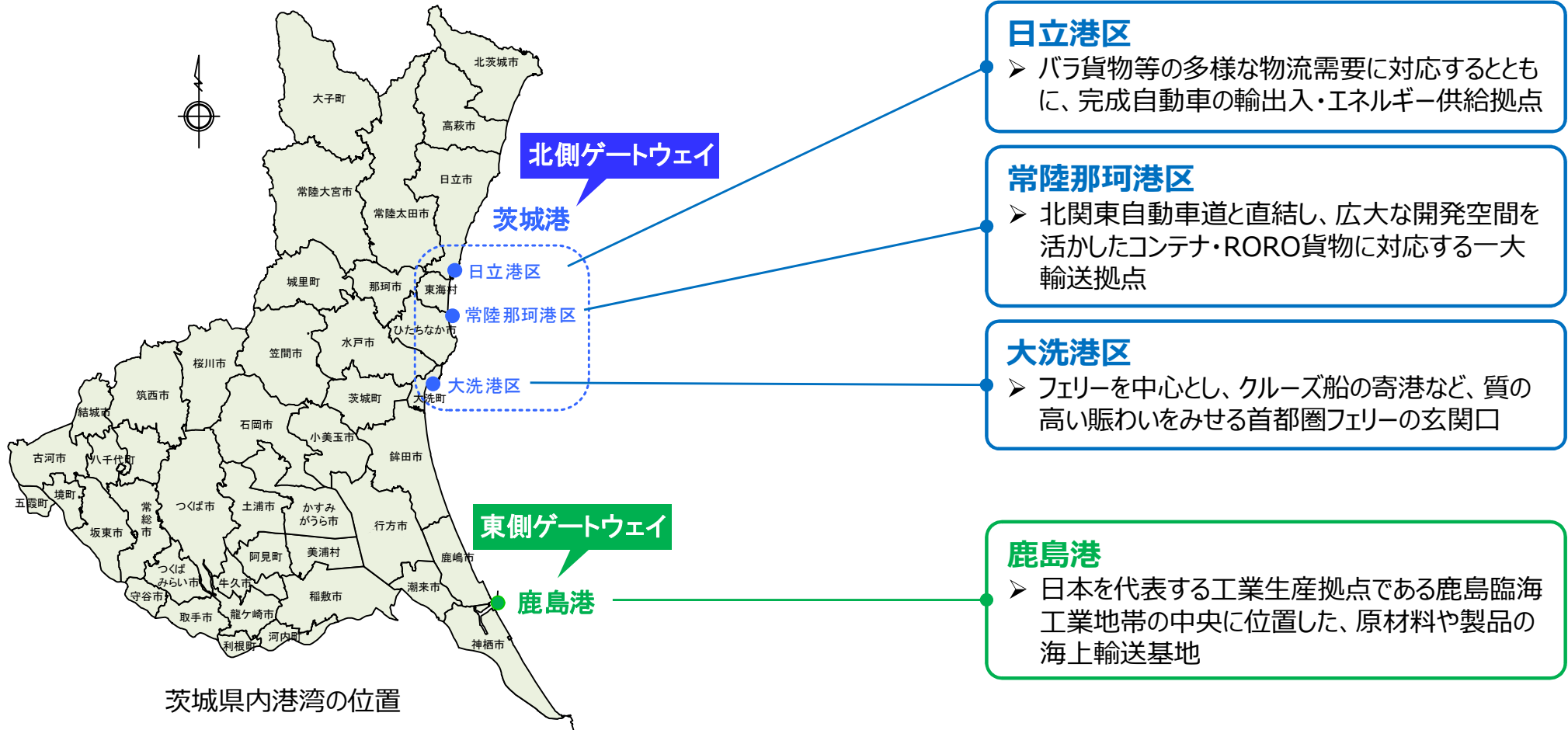




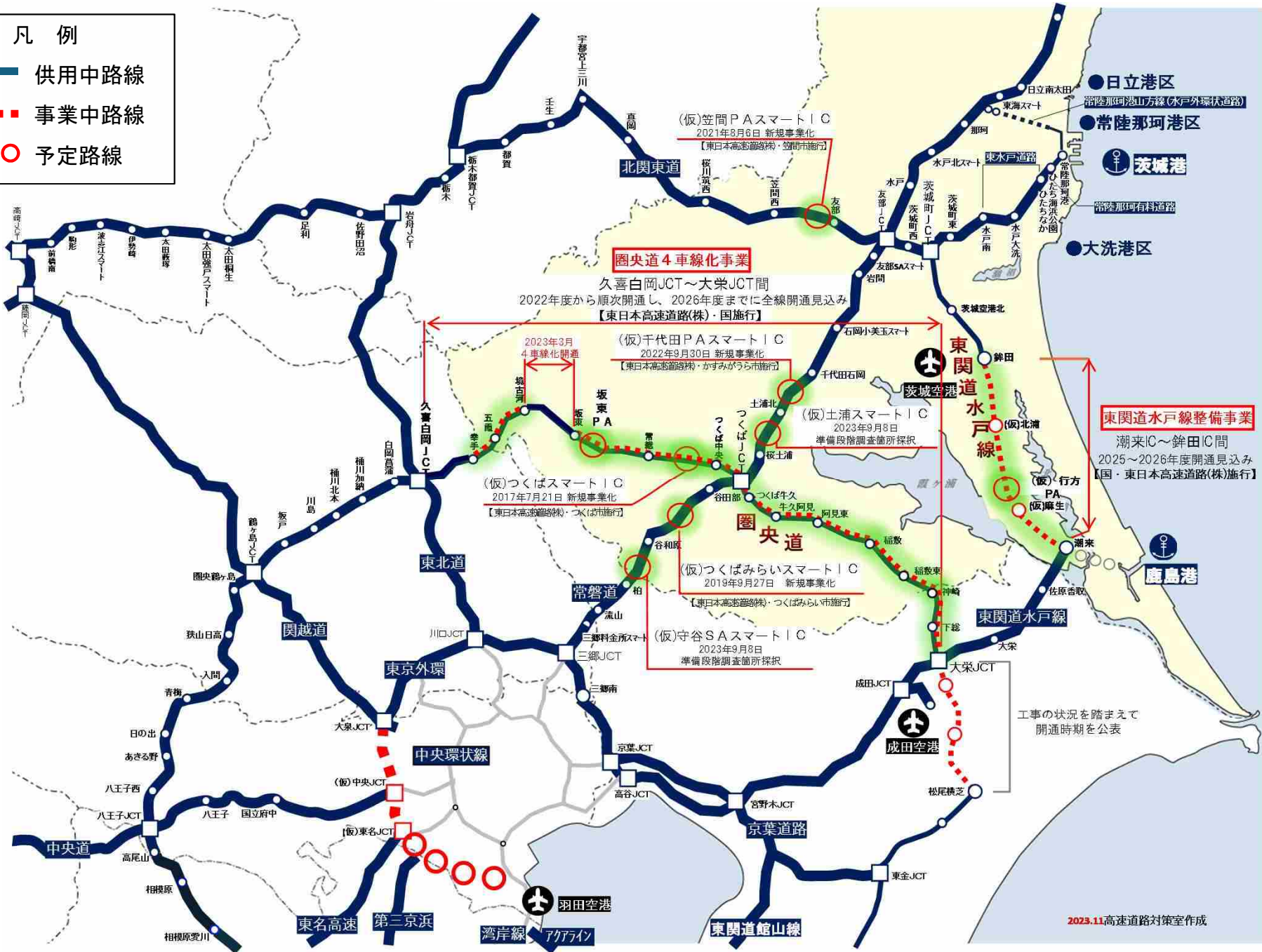
2. 茨城港の概要

(2) 茨城港の役割

- ✓茨城県には「茨城港」と「鹿島港」の2つの重要港湾があり、首都圏ニューゲートウェイ（北側・東側）としての役割を担っている。
- ✓東側ゲートウェイである「鹿島港」は、鹿島臨海工業地帯の原材料や製品の輸送基地として重要な物流機能を担っている。
- ✓北側ゲートウェイである「茨城港」は、3港区でそれぞれ機能分担をすることで、コンテナ、RORO、フェリー、バルク、客船など、多様なニーズに対応している。
- ✓また、茨城港は京浜港と比べ混雑が少なく、平成23年（2011年）3月に北関東自動車道が全線開通するなど、関東地域とのアクセス環境の向上により、茨城港への所要時間が短縮され、物流の効率化を初め、CO2削減、ドライバーの負担軽減等、大きな優位性が見込まれる。
- ✓また、首都直下地震など大規模自然災害時には、東京湾諸港の港湾機能を補完する役割を果たすことが可能である。



- 凡例
- 供用中路線
 - - - 事業中路線
 - ○ ○ ○ 予定路線

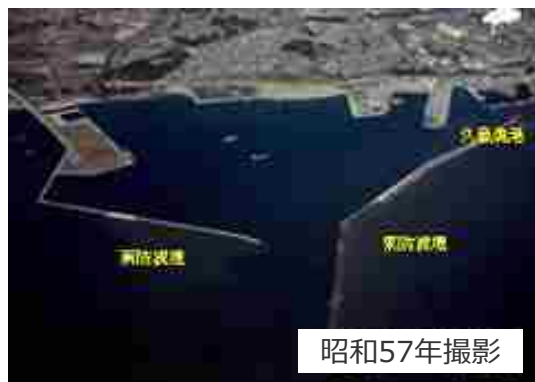


茨城県周辺の高速道路ネットワークの整備状況

(1) 日立港区



昭和31年撮影



昭和57年撮影



令和元年撮影

	時期	できごと
昭和	34 (1959) 年 10月	第1船入港
	35 (1960) 年 7月	第1埠頭3,000t岸壁完成
	37 (1962) 年 12月	港湾運送事業法に基づく指定港になる
	42 (1967) 年 6月	重要港湾に指定される 関税法に基づく指定港になる
	" 11月	第2埠頭10,000t岸壁完成
	48 (1973) 年 10月	検疫法に基づく指定港になる
	56 (1981) 年 4月	第2埠頭供用開始
	" 11月	第5埠頭供用開始
	59 (1984) 年 2月	九州定期コンテナ航路開設 (2006年6月航路廃止)
	60 (1985) 年 5月	四国定期コンテナ航路開設 (2007年4月常陸那珂港ヘシフト)
61 (1986) 年 2月	東南アジア定期コンテナ航路開設 (2005年5月航路廃止)	
平成	元 (1989) 年 6月	第4埠頭-12m岸壁供用開始
	2 (1990) 年 7月	日立港物流センター完成
	3 (1991) 年 12月	第4埠頭コンテナターミナル供用開始
	4 (1992) 年 1月	メルセデス・ベンツ日本,日立市に新車整備センターを稼働
	" 7月	物流センターに冷凍倉庫が完成
	" 10月	第2埠頭に県営3号上屋(燻蒸倉庫)が完成
	5 (1993) 年 7月	釧路港との定期RORO航路開設
	9 (1997) 年 6月	釧路とのRORO船サービスデイリー化
	10 (1998) 年 4月	第5埠頭-12m岸壁供用開始
	11 (1999) 年 3月	港湾計画改訂
	18 (2006) 年 6月	北九州定期RORO航路開設(2011年2月常陸那珂港区ヘシフト)
	20 (2008) 年 12月	県北3港統合により茨城港誕生
	21 (2009) 年 3月	港湾計画改訂
	22 (2010) 年 4月	メルセデス・ベンツ日本の新車整備センターが日立市に統合
	" 5月	日産自動車による北米向け乗用車の輸出が開始
	23 (2011) 年 3月	東日本大震災発生
26 (2014) 年 7月	西欧定期RORO航路開設	
28 (2016) 年 3月	日立LNG基地稼働	
30 (2018) 年 3月	第3埠頭-12m岸壁供用開始	
31 (2019) 年 4月	釧路との定期RORO船2隻が大型化	
令和	元 (2019) 年 5月	
	3 (2021) 年 3月	日立LNG基地2号機稼働

(2) 常陸那珂港区

	時期	できごと
昭和	58 (1983) 年 3月	重要港湾に指定される
	" 6月	港湾計画策定
平成	10 (1998) 年 12月	北ふ頭地区内貿バース供用開始、第1船入港
	12 (2000) 年	北ふ頭地区外貿バース供用開始(4月)、極東ロシア定期航路開設(4月)、韓国定期コンテナ航路開設(8月)、北米定期RORO航路開設(11月)、欧州定期RORO航路開設(12月)
	13 (2001) 年	関税法に基づく開港となる(4月)。苫小牧港との定期RORO航路開設(7月)
	14 (2002) 年	韓国定期コンテナ航路の中国(華中)延伸(1月)、中国(華南)定期コンテナ航路開設(2月)(2004年2月休止→廃止)
	15 (2003) 年 12月	常陸那珂火力発電所本格稼働
	16 (2004) 年 2月	北米定期コンテナ航路開設
	18 (2006) 年	中央埠頭-7.5m岸壁(耐震)供用開始(3月)、北米定期コンテナ航路月2便化(6月)
	20 (2008) 年 2月	定期コンテナ(国際フィーダー)航路開設
	" 12月	県北3港統合により茨城港誕生
	21 (2009) 年 3月	港湾計画改訂
	"	中央ふ頭-9m岸壁供用開始、苫小牧定期RORO航路1日2便化(8月)、豪州定期在来航路開設(10月)
	22 (2010) 年 10月	極東ロシア定期RORO航路開設
	23 (2011) 年 2月	北九州定期RORO航路が日立港区からシフト、アフリカ定期RORO航路開設、南アメリカ定期RORO航路開設
	" 3月	東日本大震災発生
	" 6月	東南アジア定期RORO航路開設
	24 (2012) 年	豪州定期RORO航路開設(3月)、中国・韓国・東南アジア定期コンテナ航路開設(10月)(2015年8月休止→廃止)
	25 (2013) 年	東・南アフリカ定期RORO航路開設(10月)、常陸那珂火力発電所2号機本格稼働(12月)
	26 (2014) 年 11月	西ヨーロッパ定期RORO航路開設
	28 (2016) 年	定期コンテナ(国際フィーダー)航路開設(4月)、中央ふ頭-12m岸壁(耐震)供用開始(4月)、アフリカ定期RORO航路開設(7月)、飛鳥Ⅱ 初入港(9月)、SUBARUによる北米向け乗用車の輸出が開始(11月)
	29 (2017) 年	韓国・中国定期コンテナ航路開設(4月)、定期コンテナ(国際フィーダー)航路増便(12月)
30 (2018) 年 10月	アフリカ定期RORO航路開設	
31 (2019) 年 4月	茨城県初の外国クルーズ船入港	
令和	元 (2019) 年	韓国・中国定期コンテナ航路増便(10月)、韓国定期コンテナ航路開設(11月)
	3 (2021) 年	常陸那珂共同火力発電所1号機本格稼働(1月)、中央ふ頭-12m岸壁(270m)供用開始(2月)、定期コンテナ(国際フィーダー)航路開設(7月)
	5 (2023) 年 2月	中央ふ頭-12m岸壁(300m)全面供用開始
	6 (2024) 年 1月	中国定期コンテナ航路開設



平成元年撮影



平成6年撮影



令和元年撮影

(3)大洗港区



昭和37年撮影



昭和49年撮影



令和元年撮影

時期			できごと
昭和	36 (1961) 年	11月	大洗港起工式
	45 (1970) 年	6月	第1船入港
	54 (1979) 年	5月	重要港湾に指定される
	60 (1985) 年	2月	大洗港フェリーターミナルビル完成
	"	3月	大洗港～苫小牧港、室蘭港にカーフェリー就航(週6便)
	63 (1988) 年	4月	県立大洗海浜公園供用開始
平成	4 (1992) 年	7月	大洗マリーナ供用開始
	5 (1993) 年	11月	室蘭航路(東日本フェリー)増便(2002年5月廃止)
	"	12月	苫小牧航路(ブルーハイウェイライン)増便
	6 (1994) 年	10月	新旅客ターミナルビル完成
	7 (1995) 年	1月	第4埠頭-8m岸壁供用開始
	9 (1997) 年	9月	東京～大洗～苫小牧航路(ブルーハイウェイライン)開設(1999年4月廃止)
	11 (1999) 年	4月	大洗～苫小牧航路(ブルーハイウェイライン)増便、1日2便体制へ
	13 (2001) 年	7月	苫小牧航路運行会社がブルーハイウェイラインから商船三井フェリーへ、体験型科学館「大洗わくわく科学館」がオープン
	14 (2002) 年	3月	「アクアワールド茨城県大洗水族館」がリニューアルオープン
	"	6月	苫小牧航路が商船三井フェリーと東日本フェリーの共同配船へ
	17 (2005) 年	6月	にっぽん丸 初入港
	18 (2006) 年	2月	「日光・大洗クルーズ船誘致協議会」設立
	"	3月	「大洗リゾートアウトレット」がオープン
	19 (2007) 年	1月	苫小牧航路運航会社が商船三井フェリーへ一体化
	20 (2008) 年	12月	県北3港統合により茨城港誕生
	21 (2009) 年	3月	港湾計画改訂
"	7月	「大洗リゾートアウトレット」が増床オープン	
"	9月	「かねふく めんたいパーク」がオープン	
"	11月	ばしふいっくびいなす 初入港	
22 (2010) 年	7月	日光地区観光協会連合会と振興協会が、クルーズ船の誘致を目指す協議会設立	
23 (2011) 年	3月	東日本大震災発生	
24 (2012) 年	11月	全国クルーズ活性化会議設立 入会	
25 (2013) 年	4月	大洗マリーナリニューアルオープン	
29 (2017) 年	7月	大洗マリーナ新クレーン(40t吊)供用開始	
"	11月	大洗シーサイドステーションオープン	

(1) 日立港区

- 日立港区は整備前まで、隣接する久慈漁港の副港としての役割を持つ漁港であった。
- 日立地方は、我が国有数の工業地帯として発展し、生産された大型重量貨物の運搬は、当時の国鉄をはじめとする陸上輸送が中心であった。しかし、陸上輸送では限界を迎え始めたため、港湾整備の要請の高まりを受け、昭和32年に港湾整備が開始された。
- 太平洋の波浪や、久慈川河口の流下土砂等の課題に対応しつつ港湾施設の整備が行われ、港勢は急速に進展し、昭和42年6月には重要港湾の指定を受けた。
- 現在、北関東の海の玄関口という地の利を生かし、**首都圏へのバラ貨物輸送拠点、完成自動車の輸出入基地として発展している。**

◆ バラ貨物等の多彩な物流需要に対応

- ✓ 日立港区は5つの埠頭に14の公共バースを有している。
- ✓ 第1及び第2ふ頭では石油製品や鉱産品などが取り扱われているほか、第4ふ頭では釧路向けのRORO航路がデイリー運航されるなど、北関東の海の玄関口としての役割を担っている。



バラ貨物の荷役



北海道から運ばれてくる新鮮な生乳

◆ 完成自動車の輸出入・エネルギー供給拠点として発展

- ✓ 第5ふ頭はメルセデス・ベンツ日本株式会社の完成自動車の輸入、日産自動車株式会社の北米向け完成自動車の輸出など、自動車物流拠点としての機能のほか、東京ガス株式会社の**日立LNG基地**の稼働に伴い、エネルギー供給拠点としての機能も果たしている。
- ✓ また、第3ふ頭では、令和元年5月に第8モータープールの供用が開始し、今後も想定される完成自動車の取扱増加への対応が可能である。この供用により、日立港区の完成自動車取扱機能が一層強化され、地域のさらなる発展が期待されている。



(2) 常陸那珂港区

- 現在の常陸那珂港区のエリアは太平洋戦争中、日本陸軍の飛行場として整備され、戦後は米軍に接收され対地射爆撃場として使用されていた。
- 昭和48年3月に返還され、第3次全国総合開発計画等において跡地の総合的利用が検討され、**物流拠点**として整備する方向が位置づけられた。
- 昭和58年3月、重要港湾に指定され、平成元年より整備が開始された。
- また、昭和63年には、高まる首都圏のエネルギー需要を満たすため、**石炭火力発電所の立地**が確定し、平成15年12月から1号機が、平成25年12月には2号機が稼働を開始した。
- 現在も大規模な整備が継続中であり、既に、内貿3航路、外貿15航路が運航され(令和6年3月現在)、近隣には建設機器メーカーの工場が立地し、**コンテナ、国際RORO航路、エネルギー、建設機械、完成自動車の供給拠点として発展**している。

◆ 企業進出が進む一大輸送拠点

- ✓ 大型コンテナ船やRORO船に対応する国際海上コンテナターミナルを持つ港として発展している。
- ✓ 広大な開発空間により、港湾機能は拡張を続けている。北関東自動車道へ直結する利点と大規模なモータープールを活かし、SUBARUの北米向け自動車の輸出拠点となっているほか、港周辺には火力発電所、コマツや日立建機等の建設機械メーカーが進出している。
- ✓ また、北海道～苫小牧港と内航RORO船が週12便運航しており、首都圏の物流拠点としての重要な役割を果たしている。



コンテナターミナル



積込中の建設機械



(株)JERA常陸那珂火力発電所と揚炭バース



建設機械メーカーの進出

◆ 広がる高規格幹線道路ネットワーク

- ✓ 茨城港常陸那珂港区と直結する北関東自動車道に加え、首都圏中央連絡自動車道の県内全区間の開通に伴い、環状型的高速道路ネットワークが充実してきており、港へのアクセスが更に向上している。

(3) 大洗港区

- 大洗港区は、茨城県臨海部のほぼ中央に位置し、水戸市からも約10kmと、近距離であることから、古くから漁港、行楽地として知られていた。
- 昭和33年、地方港湾の指定を受け、昭和36年港5カ年計画で港湾整備が開始した。
- さらに、北関東の開発および物流拠点、特にフェリー基地としての候補地として注目され、昭和54年5月に重要港湾の指定を受けるとともに、**長距離カーフェリーの寄港**を前提とした沖防波堤、-8.0m岸壁の整備に着手し、昭和60年3月に大洗～苫小牧・室蘭が就航した。
- 現在、港周辺に商業施設が数多くオープンし、**首都圏の新しいマリンリゾート**として賑わっている。

◆ 首都圏と北海道を結ぶカーフェリー基地とクルーズポート

- ✓ 大洗港区は、昭和60年3月のカーフェリー就航以来、首都圏と北海道を週12便体制で結ぶ**カーフェリー基地**として**発展**を続けている。
- ✓ また、平成7年10月には、クルーズ船も接岸できる第4埠頭が完成し、毎年クルーズ船が寄港するなど物流機能のみならず、人流拠点としての魅力が高まってきている。



首都圏と北海道を結ぶフェリー基地



旅客船埠頭

◆ 海洋性レクリエーション基地としての機能も充実

- ✓ 港周辺には国内屈指のカジキ釣り国際大会が開催される大洗マリーナや大洗サンビーチを有し、海洋性レクリエーション基地として注目されている。



大洗マリーナ

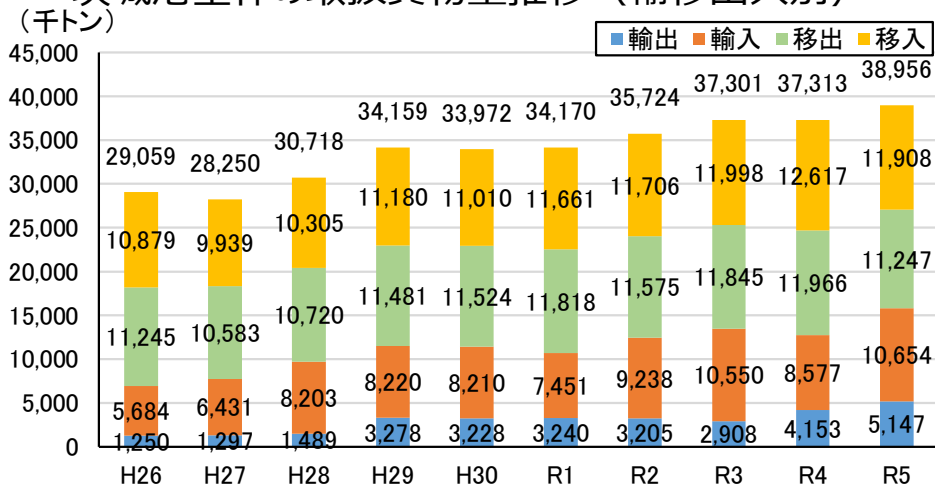


大洗サンビーチ

(1) 取扱貨物量の概要

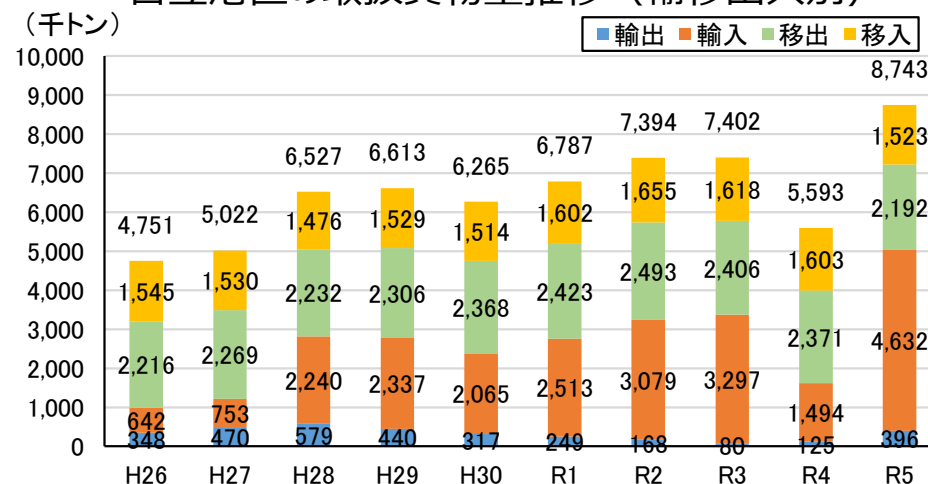
- ・茨城港全体の取扱貨物量は増加傾向で推移しており、R5年では3,896万トンで過去最多を記録した。
- ・港区別では常陸那珂港区の取扱貨物量が最も多く、輸出貨物が増加している傾向にある。

茨城港全体の取扱貨物量推移（輸移出入別）



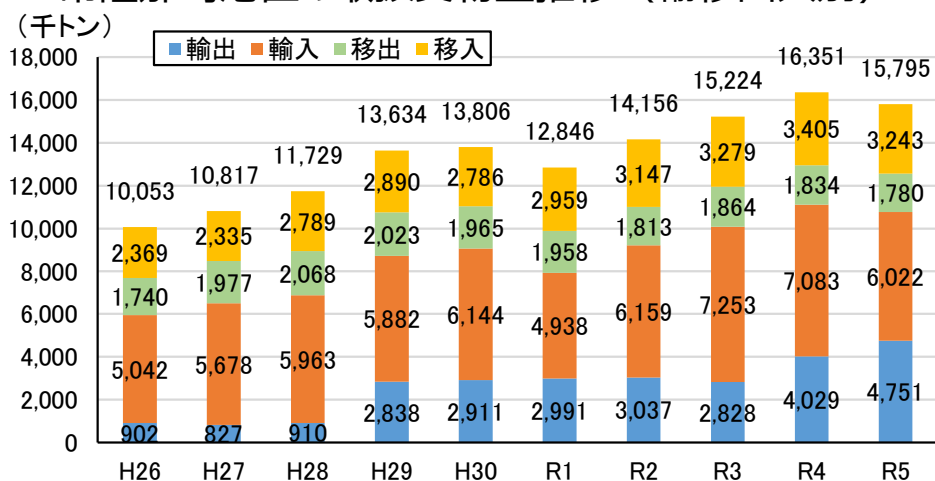
資料：茨城港港湾統計データより作成

日立港区の取扱貨物量推移（輸移出入別）



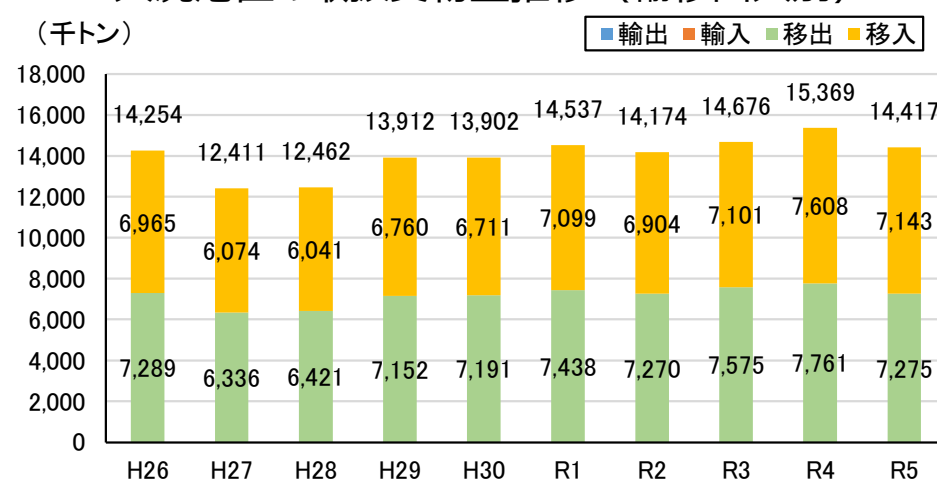
資料：茨城港港湾統計データより作成

常陸那珂港区の取扱貨物量推移（輸移出入別）



資料：茨城港港湾統計データより作成

大洗港区の取扱貨物量推移（輸移出入別）

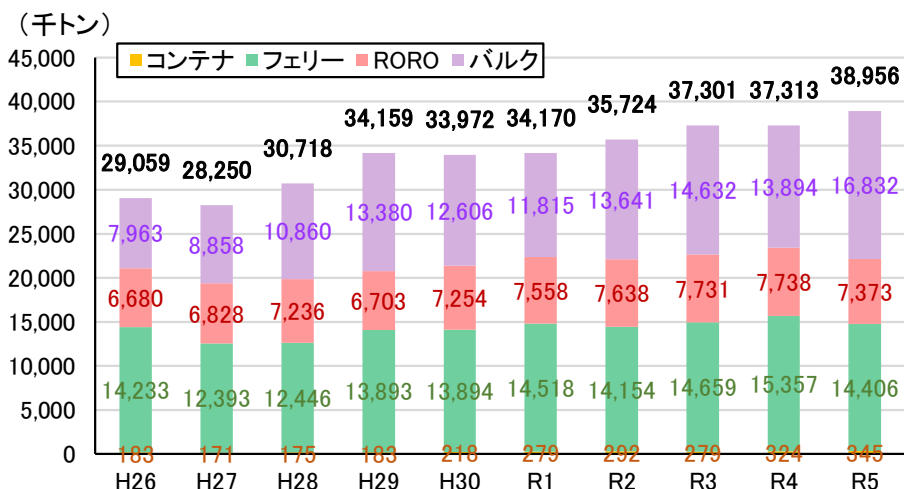


資料：茨城港港湾統計データより作成

(2) 荷姿別取扱貨物量

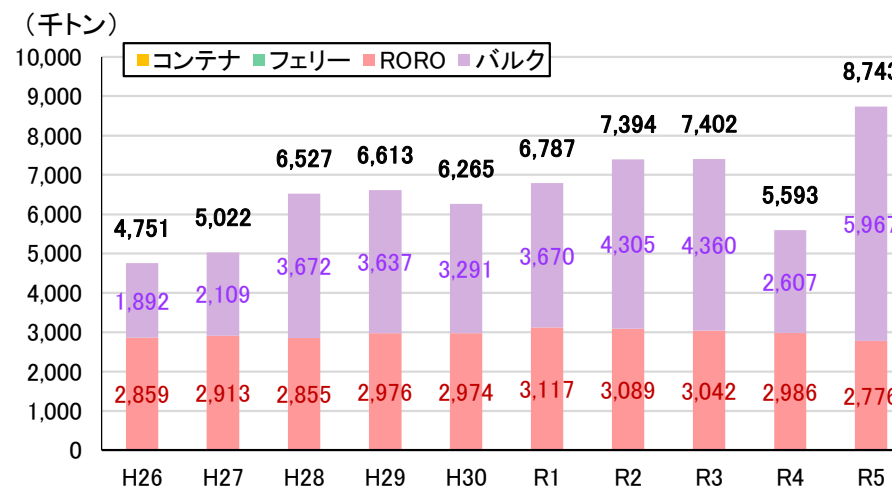
- ・茨城港全体の取扱貨物量は、増加傾向で推移しており、特にバルク貨物の割合が増加している。
- ・港区別では、日立港区・常陸那珂港区ではバルク貨物とRORO貨物、大洗港区ではフェリー貨物が主に取り扱われている。
- ・常陸那珂港区では、コンテナ貨物の割合は低いものの、コンテナターミナルの供用開始に伴い取扱貨物量は増加している。

茨城港全体の荷姿別取扱貨物量推移



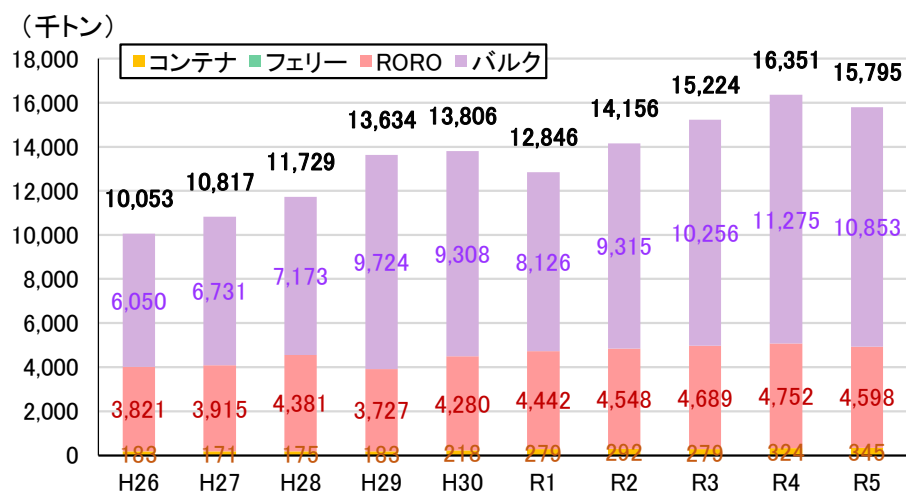
資料：茨城港港湾統計データより作成

日立港区の荷姿別取扱貨物量推移



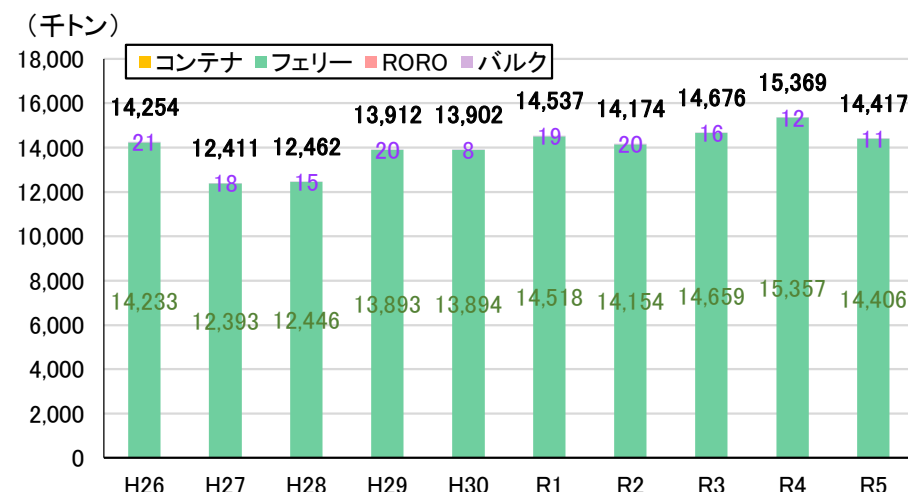
資料：茨城港港湾統計データより作成

常陸那珂港区の荷姿別取扱貨物量推移



資料：茨城港港湾統計データより作成

大洗港区の荷姿別取扱貨物量推移

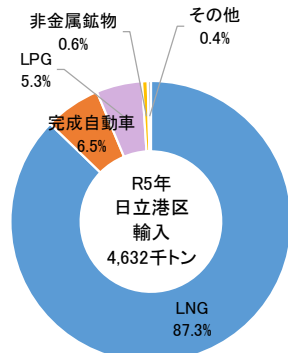
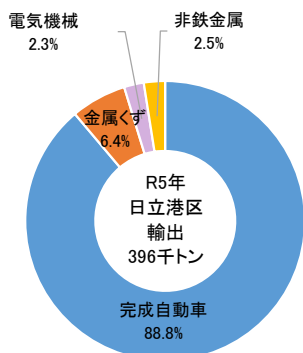


資料：茨城港港湾統計データより作成

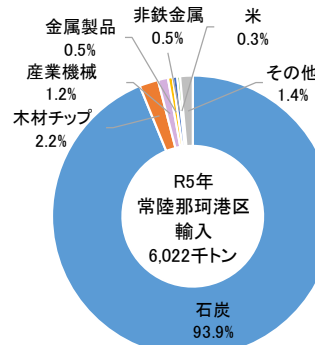
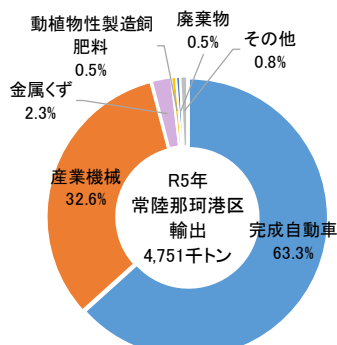
(3) 取扱貨物の品目特性

- ・日立港区では、輸移出貨物の**完成自動車**や輸入貨物の**LNG**が占める割合が高い。移入貨物は多品目を取り扱っている。
- ・常陸那珂港区では、輸出貨物の**完成自動車**や**産業機械**（建設機械）、輸入貨物の**石炭**、移入貨物の完成自動車等が占める割合が高い。移出貨物は多品目を取り扱っている。
- ・大洗港区では、ほぼ全量が内貿の**フェリー**貨物である。

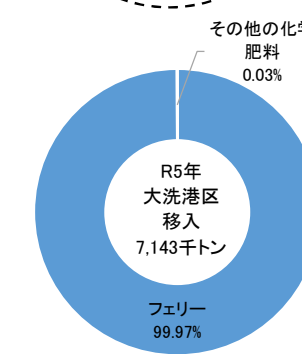
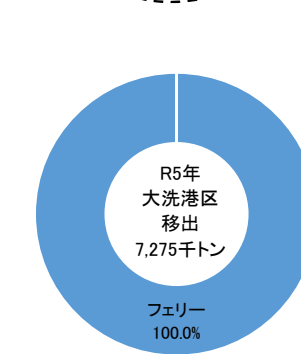
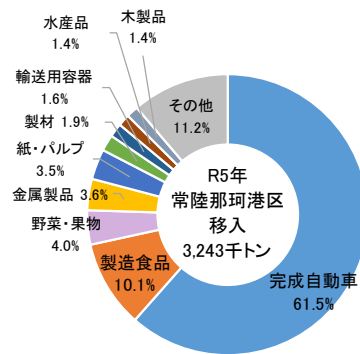
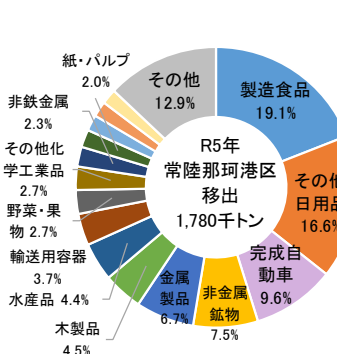
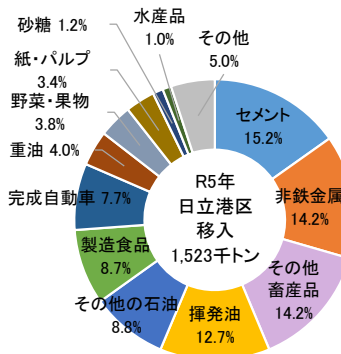
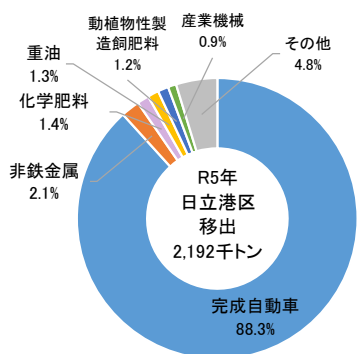
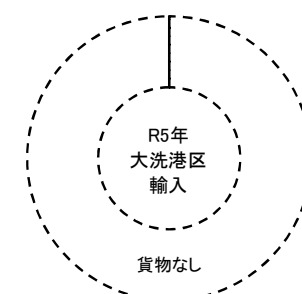
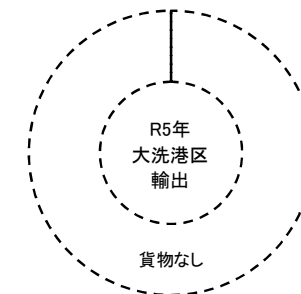
【日立港区】



【常陸那珂港区】



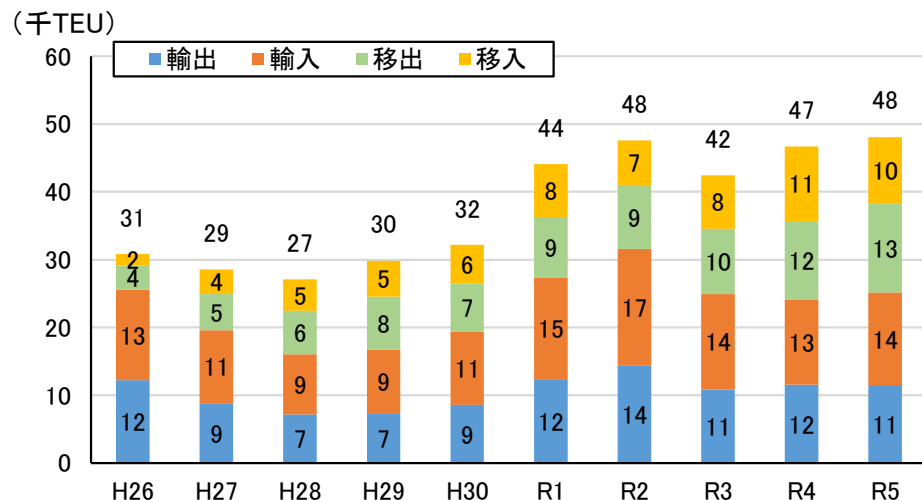
【大洗港区】



(4) コンテナ貨物・RORO貨物・フェリー貨物の取扱貨物量

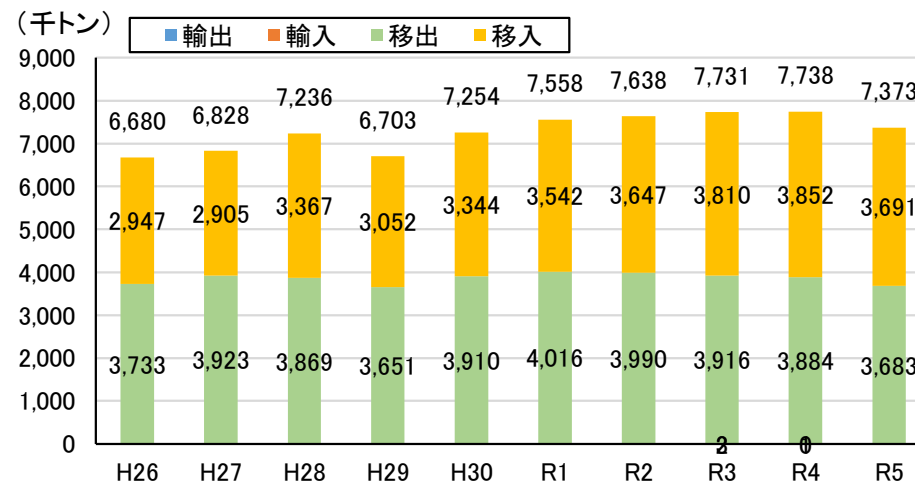
- ・コンテナ取扱貨物量（常陸那珂港区）は令和1年に増加し、その後**5万TEU弱**の水準で推移している。
- ・RORO貨物（日立港区・常陸那珂港区）の取扱貨物量は、緩やかな**増加傾向**で推移している。
- ・フェリー貨物（大洗港区）の取扱貨物量は、緩やかな**増加傾向**で推移している。

茨城港(常陸那珂港区)のコンテナ取扱貨物量推移



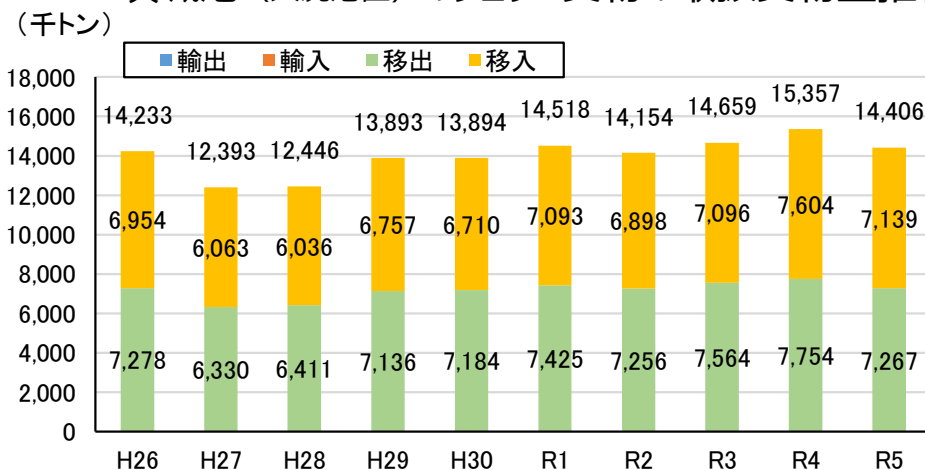
資料: 茨城港港湾統計データより作成

茨城港（日立港区・常陸那珂港区）のRORO貨物の取扱貨物量推移



資料: 茨城港港湾統計データより作成

茨城港（大洗港区）のフェリー貨物の取扱貨物量推移

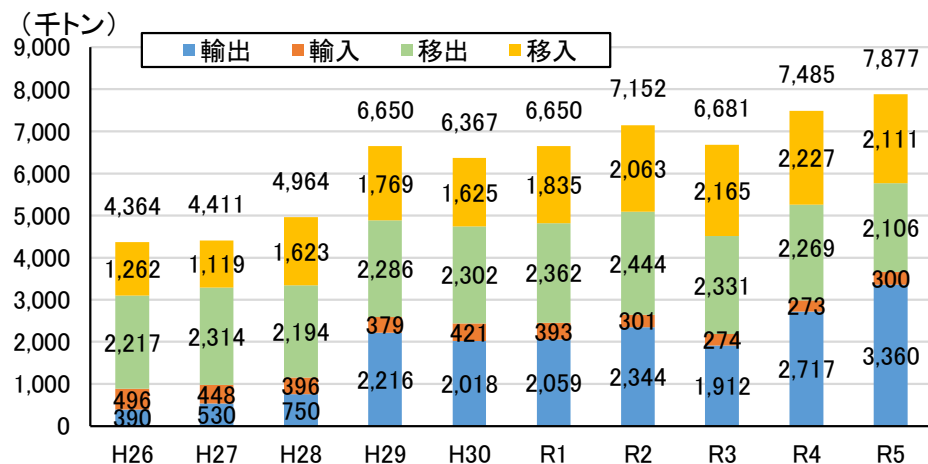


資料: 茨城港港湾統計データより作成

(5) 完成自動車・産業機械

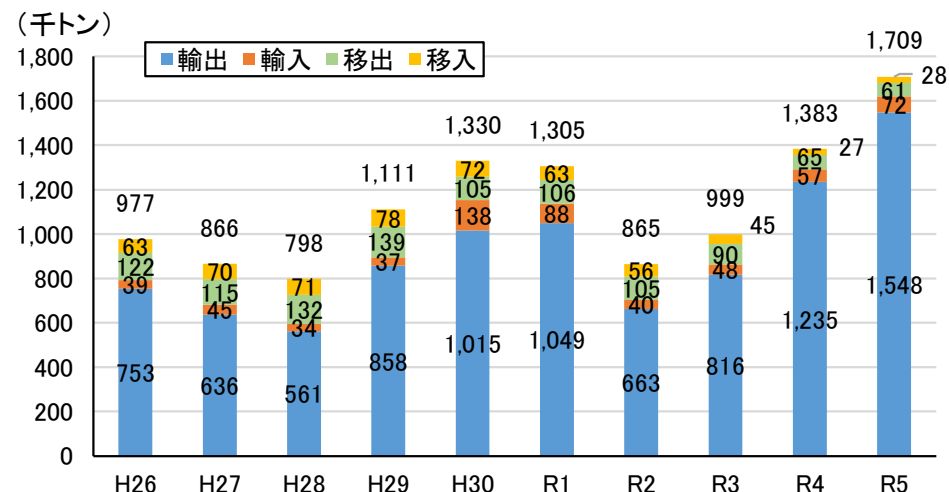
- ・完成自動車の取扱貨物量は、平成29年に輸出貨物量が急増し、その後も**増加傾向**で推移している。
- ・産業機械（建設機械）の取扱貨物量は、令和2年に一時的に減少したが、令和3年以降は**増加傾向**で推移しており、令和5年には過去最多の1,709千トンとなった。

茨城港全体の完成自動車の取扱貨物量推移



資料：茨城港港湾統計データより作成

茨城港全体の産業機械の取扱貨物量推移



資料：茨城港港湾統計データより作成

(1) 日立港区 ～完成車の輸送拠点・首都圏の新たなエネルギー供給拠点～



- 日立～釧路 定期RORO航路が
デイリー運航 (R5で就航30周年)
- メルセデス・ベンツの東日本の輸入基地
- 日産自動車 (栃木工場) による
完成自動車の北米輸出基地
- 東京ガス(株) LNG基地が立地
タンク: 23万kl×2基
パイプライン: 茨城幹線・鹿島幹線
によるループ化



日立と釧路を結ぶRORO船「ほくれん丸」
(川崎近海汽船(株)提供)



第3ふ頭モータープール
(平成31年4月供用)



LNG基地 2号タンク令和3年3月より運転開始
(東京ガス(株)HPより引用)

(2) 常陸那珂港区 ～北関東自動車道と直結するコンテナ・RORO輸送拠点～



- コマツ、日立建機の建設機械の組立工場が立地
- スバル（群馬製作所）による完成自動車の北米・欧州輸出基地
- 苫小牧 内貿定期RORO航路 1日2便（日曜を除く）
- 令和6年1月より新規外貿（中国）定期コンテナ航路が開設
- 令和5年4月に外国クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス」寄港（コロナ禍後初）



北ふ頭外貿地区
(コンテナ貨物の荷役風景)



中央D岸壁
(R5.3月 全面供用開始)



ダイヤモンド・プリンセス
(R5.4月 寄港)

(3)大洗港区 ~フェリー・人流・物流の賑わい拠点~



- 首都圏と北海道（苫小牧）を繋ぐフェリー航路が週12便運航
 ➔ 令和7年に新造船（LNGハイブリッド）就航予定
- R5年度クルーズ船の寄港
 にっぽん丸 4回
 レガッタ 1回 ➔ 大洗初の外国クルーズ船
- 全国で初めて海外から外国人が参加可能なカジキ釣り国際大会を開催（令和4年8月）
 ➔ 令和5年は規模を拡大して実施



北海道との間を結ぶフェリー「さんふらわあ」



初の外国クルーズ船「レガッタ」(R5.10月 寄港)



カジキ釣り国際大会

(1) 国の上位計画・関連計画

分類	上位計画等	概要
港湾政策	港湾の中長期政策「PORT 2030」 (平成30年7月 国土交通省)	<ol style="list-style-type: none"> 1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築 2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築 3. 列島のクルーズアイランド化 4. ブランド価値を生む空間形成 5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成 6. 港湾・物流活動のグリーン化 7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化 8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開
	総合物流施策大綱 (2021年度～2025年度) (令和3年6月 閣議決定)	<p>【今後の物流施策の方向性】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流） 2. 労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流） 3. 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築（強くてしなやかな物流）
	港湾の開発、利用及び保全並びに開発 保全航路の開発に関する基本方針 (令和6年4月 国土交通省港湾局)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 <ol style="list-style-type: none"> ① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化 ② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築 ③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築 ④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成 2. 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用 <ol style="list-style-type: none"> ① 観光を我が国の経済成長・地域活性化につなげるクルーズの再興 ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用 ③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進 3. 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保 <ol style="list-style-type: none"> ① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築 ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保
カーボンニュートラル政策	2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略 (令和3年6月 内閣官房ほか)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 港湾において、水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入や貯蔵・配送等を図る 2. 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や臨海部産業の集積等を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート（CNP）」を形成 3. 2050年までに港湾におけるカーボンニュートラル実現を目指す

(2) 茨城県の上位計画・関連計画

分類	上位計画等	概要
総合計画	第2次茨城県総合計画 (2022-2025) (令和4年3月 茨城県)	<p>【広域交通ネットワークの整備による新たな交流・広域連携の推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾は、茨城港（日立港区、常陸那珂港区、大洗港区）と鹿島港の2つの重要港湾があり、首都圏の物流拠点として貨物の取扱いが増加しているほか、平成31年4月には、本県初の外国クルーズ船「セブンシーズマリナー」の寄港が実現し、港湾がインバウンド観光の玄関口となることが期待されています。 ・茨城空港は、国際線が上海、西安及び台北、国内線が札幌、神戸、福岡及び那覇への定期便が就航するとともに、国内外との様々なチャーター便が運航されるなど首都圏の航空需要の一翼を担っています。 ・今後、こうした陸・海・空の広域交通ネットワークを活用して、首都圏広域地方計画（平成28年3月国土交通省）において示されている圏央物流リングや二地域居住・定住圏リング、北関東新産業東西軸のほか、関東・磐越地域などを見据えた広域的な連携も含め、様々な分野における交流の拡大と活性化が求められます。
	第4次茨城県環境基本計画 (令和5年3月 茨城県)	<ul style="list-style-type: none"> ●省エネルギー対策 ●二酸化炭素吸収源対策 ●再生可能エネルギーの導入促進 ●地域と共生した再生可能エネルギーの適正導入 ●いばらきカーボンニュートラル産業拠点創出プロジェクト ●分野別気候変動適応策の推進
	茨城県地域防災計画 (令和6年3月 茨城県防災会議) 【地震災害対策計画編】	<ul style="list-style-type: none"> ●港湾における耐震強化岸壁の整備 港湾の機能が麻痺することを回避し、緊急物資等の海上輸送機能を果たし得るように十分な耐震性を有する岸壁を各港の港湾計画と整合を図りながら整備する。 ●港湾における液状化対策の推進 港湾の主要施設において、地質調査や経済的な対策工法の検討を進め、被災しても短時間で機能復旧できるような液状化対策を国と協議しながら推進する。
環境計画	茨城港港湾脱炭素化推進計画 (令和5年3月 茨城県)	<p>【取組方針】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①次世代エネルギー供給（輸送・貯蔵等）拠点化 ②物流・人流ターミナル、港湾地域に立地する企業の活動の脱炭素化 ③再生可能エネルギーの導入促進への貢献を通じた地域の活性化

【参考：第2次茨城県総合計画】

基本理念 “活力があり、県民が日本一幸せな県”

県土を支える社会資本（2050年）



道路・鉄道・公共交通機関等

○広域交流と地域間連携を支えるネットワークの構築

・東関東自動車道水戸線の開通や首都圏中央連絡自動車道の4車線化など高規格幹線道路網が整備され、これらを補完する地域高規格道路や主要な幹線道路の整備が進むとともに、公共交通機関や次世代モビリティの発達など、広域交流と地域間連携を支えるネットワークが構築されています。

○三大都市圏等とのアクセス性向上と、県内への波及

・東京方面との鉄道等のアクセス強化により、リニア中央新幹線とのアクセス性が高まり、大阪・名古屋といった三大都市圏等とのネットワークが飛躍的に向上し、経済・学術・文化など様々な分野の交流が活発になることで県内にその効果が広く波及し、県全体の発展を支えるとともに、有事の際の東京の都市機能のバックアップ等の備えが整っています。



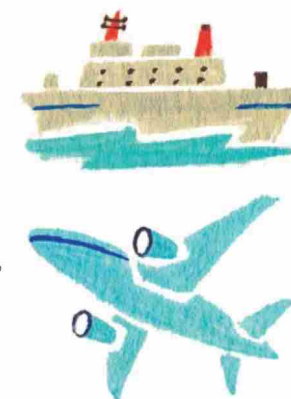
港湾・空港

○産業を支え国内外と夢をつなぐ首都圏のニューゲートウェイ

・北関東の玄関口の茨城港と、首都圏東の玄関口の鹿島港の両港湾では、国内外様々な地域との航路が充実し、コンテナやバルク貨物などの国際物流拠点等として発展しているとともに、クルーズ船寄港やマリナーリゾートなどの観光拠点として賑わいをみせています。

・また、両港湾を含む臨海部では、再生可能エネルギーや新エネルギー（水素・アンモニア等）のサプライチェーンの構築、エネルギー構造の抜本的転換に必要な技術の開発や設備投資により、新産業の創出が進みカーボンニュートラル産業拠点として発展しています。

・茨城空港は、国内だけでなくアジア諸国など海外との路線が充実するとともに、空港アクセスの向上により、北関東地域、さらには首都圏全体としての空のゲートウェイとして賑わいをみせています。



暮らしを支える社会資本

○県民の命と財産を守る社会資本の整備・長寿化

・県民の命と財産を守り、安心安全な暮らしを支える社会資本の防災・減災対策が進むとともに、計画的なメンテナンスにより、施設の長寿化が図られ、世代を超えて共有する「資産」として適切な維持・活用がなされています。



(3) 茨城港背後市町村の上位計画・関連計画

分類	上位計画等	概要
総合計画	日立市総合計画 (令和4年3月 日立市)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 基本方針 茨城港日立港区は、完成自動車の物流拠点としての機能に加え、エネルギー供給拠点として日立LNG基地を有しており、多様な物流需要にも対応できるよう、更なる活用を図る。 ▶ 茨城港への要請 <ul style="list-style-type: none"> ・日立港区の整備促進 ・日立港区の利用促進及び港区周辺の利活用検討 ・カーボンニュートラルポートの形成促進と関連産業の創出促進
	第3次総合計画後期基本計画 (令和3年3月 ひたちなか市)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 基本方針 ひたちなか市の産業の発展を牽引する茨城港常陸那珂港区の取扱貨物量の更なる増加を図るため、国内外のポートセールス活動、首都圏や北関東自動車道沿線の企業等を対象にしたセミナーの開催などを通じて港湾の利用を促進します。また、建設機械や完成自動車の輸出等に対応するため、岸壁やふ頭などの整備や、港区内の波の静穏度を確保する防波堤の整備を促進します。さらに、ひたちなか地区への物流の増加を図るため、東関東自動車道水戸線など広域的な交通網の整備を促進します。 ▶ 茨城港への要請等 <ul style="list-style-type: none"> ・茨城港常陸那珂港区の整備促進 ・港湾利用促進事業の推進 ・クルーズ船寄港歓迎行事の実施
	第6次大洗町総合計画 (令和3年9月 大洗町)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 茨城港への要請等 まちづくりの骨格となる交通ネットワークの充実 <ul style="list-style-type: none"> ・ひたちなか大洗リゾート構想を視野に入れた交通ネットワークの充実に向けて、関係機関と連携した取り組みの推進。 魅力あるみなとまちづくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ひたちなか大洗リゾート構想の中核の一つとなる大洗港区について、魅力ある海洋性レクリエーション基地としての賑わい創出に向け、規制緩和に向けた協議をはじめ、関係機関と連携した取り組みの推進。 ・北海道と本町を結ぶフェリーは、海上交通機関としての役割とあわせ、交流機会の創出にも寄与していることから、多様化するニーズに対応できるよう、関係機関と連携した取り組みの推進。
	東海村第6次総合計画 (令和2年5月 東海村)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 茨城港への期待 東海村には、県央地域や首都圏につながる国道や高速自動車道、鉄道路線があるほか、北関東の輸出入の玄関口として期待される茨城港常陸那珂港区につながる高規格道路の整備進展により、地域産業の活性化や新たな産業創生が見込まれる。

3. 茨城港を取り巻く状況

港は、「物流・産業」、「環境・エネルギー」、「人流・賑わい」、「安全・安心」の4つの機能(空間)を持っている。



(1) コンテナ輸送【常陸那珂港区】

【定期コンテナ航路】

- 常陸那珂港区は、国際海上コンテナターミナルを有する港湾として、高速道路網で首都圏に直結する優れたアクセス性を活かした効率的な物流を実現。
- 韓国・中国との港湾との間に**4航路・週4便の外貿定期コンテナ航路**が就航。
- 東京・横浜との間に**2航路・週3便の国際フィーダー航路**が就航しており、北アメリカ、南アメリカ、東南アジア、オーストラリア、中国航路へ接続。
- コンテナ取扱貨物量は**48,082TEU（過去最高）**（令和5年-速報値）

【韓国・中国定期コンテナ航路】

- 〈週1便〉釜山-蔚山-光陽-上海-寧波
- 〈週1便〉釜山新港-釜山-蔚山-光陽-青島-大連-釜山
[運航船社：南星海運／高麗海運]

【韓国定期コンテナ航路】

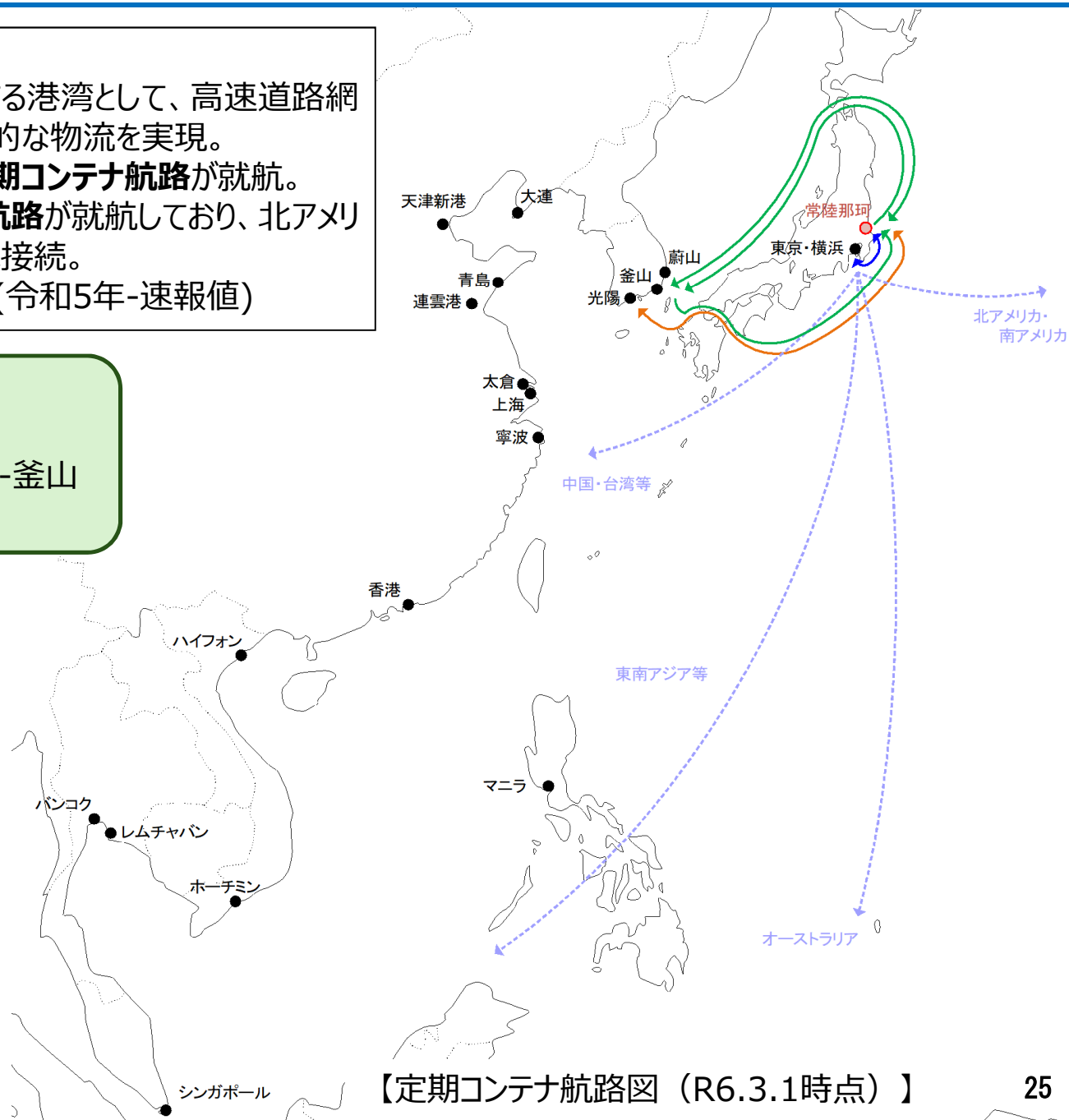
- 〈週1便〉釜山-釜山新港
[運航船社：長錦商船／興亜ライン]

【中国定期コンテナ航路】

- 〈週1便〉上海-太倉 [運航船社：SITC]

【国際フィーダー航路】

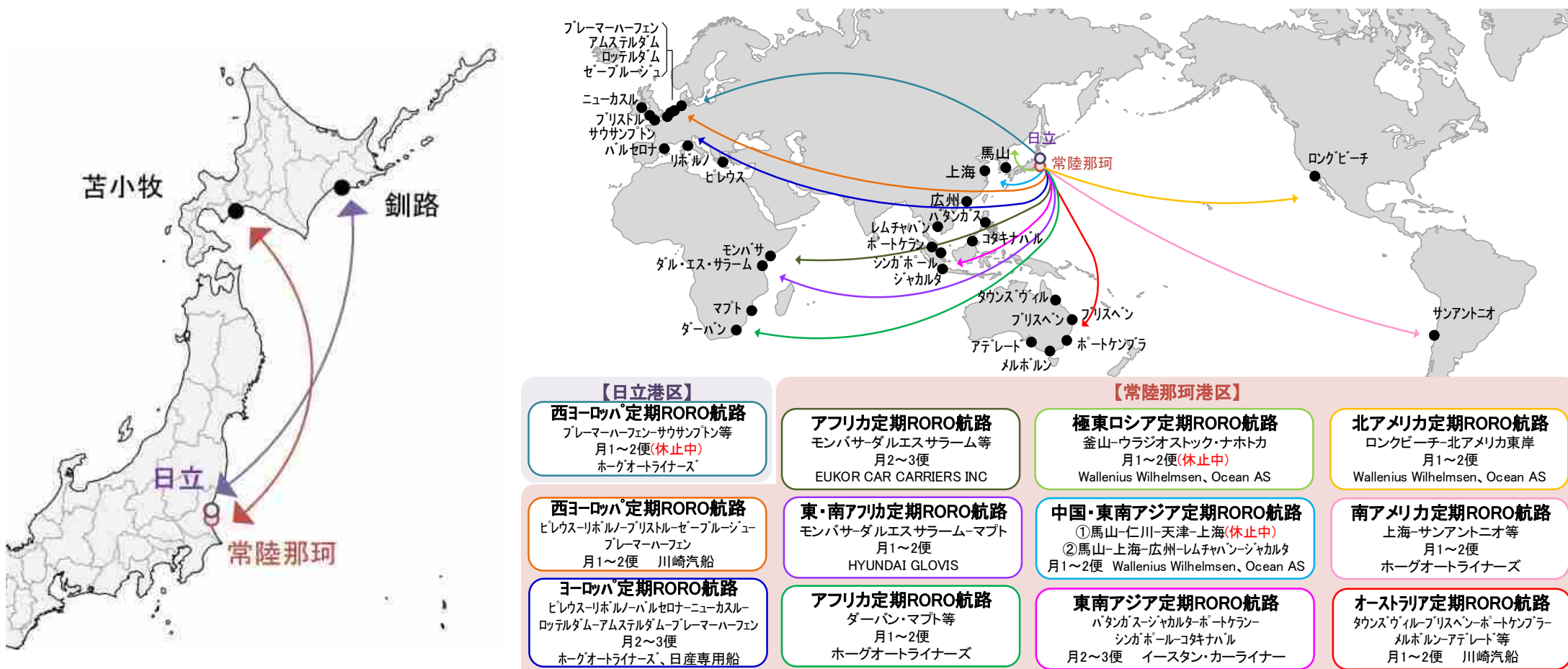
- 〈週2便〉横浜・東京
[運航船社：鈴与／井本商運／OOCL]
- 〈週1便〉横浜
[運航船社：横浜コンテナライン]



(2) RORO輸送【日立港区・常陸那珂港区】

【定期RORO航路】

- ・日立港区では、**釧路定期RORO航路**が**デイリー運航**しており、北海道の新鮮な生乳や農産物が県内をはじめ首都圏に迅速に運ばれている。(西ヨーロッパ定期RORO航路(月1~2便)は休止中)
- ・常陸那珂港区では、**苫小牧定期RORO航路**が**毎日2便**、また、**北アメリカ・南アメリカ・ヨーロッパ・東南アジア・東南アジア・オーストラリア・アフリカ**との間に**11航路・月14~25便**(休止中含む)の国際定期RORO航路が就航している。(極東ロシア定期RORO航路(月1~2便)、中国・東南アジア定期RORO航路(月1~2便)の一部は休止中)



【定期内貿RORO航路図】

【定期外貿RORO航路図】

(3) フェリー輸送【大洗港区】

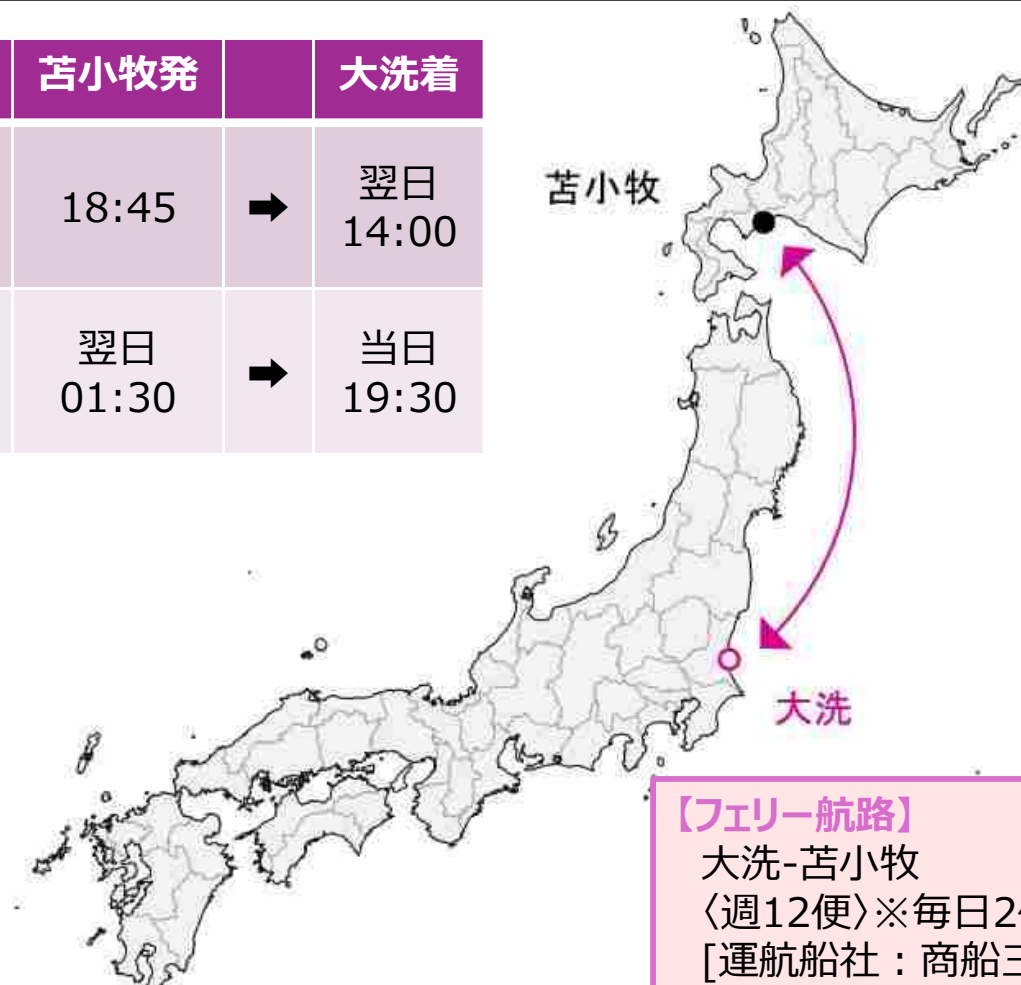
【定期フェリー航路】

- ・大洗港区では、1985年3月のカーフェリー就航以来、首都圏と北海道をつなぐカーフェリー基地として発展を続けており、現在は**苫小牧定期フェリー航路が週12便**で運航している。
- ・2025年初頭には、LNG燃料フェリー「さんふらわあ かむい」が深夜便として就航予定であり、同年中には2隻目のLNG燃料フェリーが投入される。（既存船と比較しCO2排出量を約35%削減）

	大洗発		苫小牧着	苫小牧発		大洗着
①夕方便 (さんふらわあ さっぽろ/ふらの)	19:45	➔	翌日 13:30	18:45	➔	翌日 14:00
②深夜便 (さんふらわあ しれとこ/だいせつ)	01:45	➔	当日 19:45	翌日 01:30	➔	当日 19:30



出典：商船三井プレスリリース（2024.4.11）



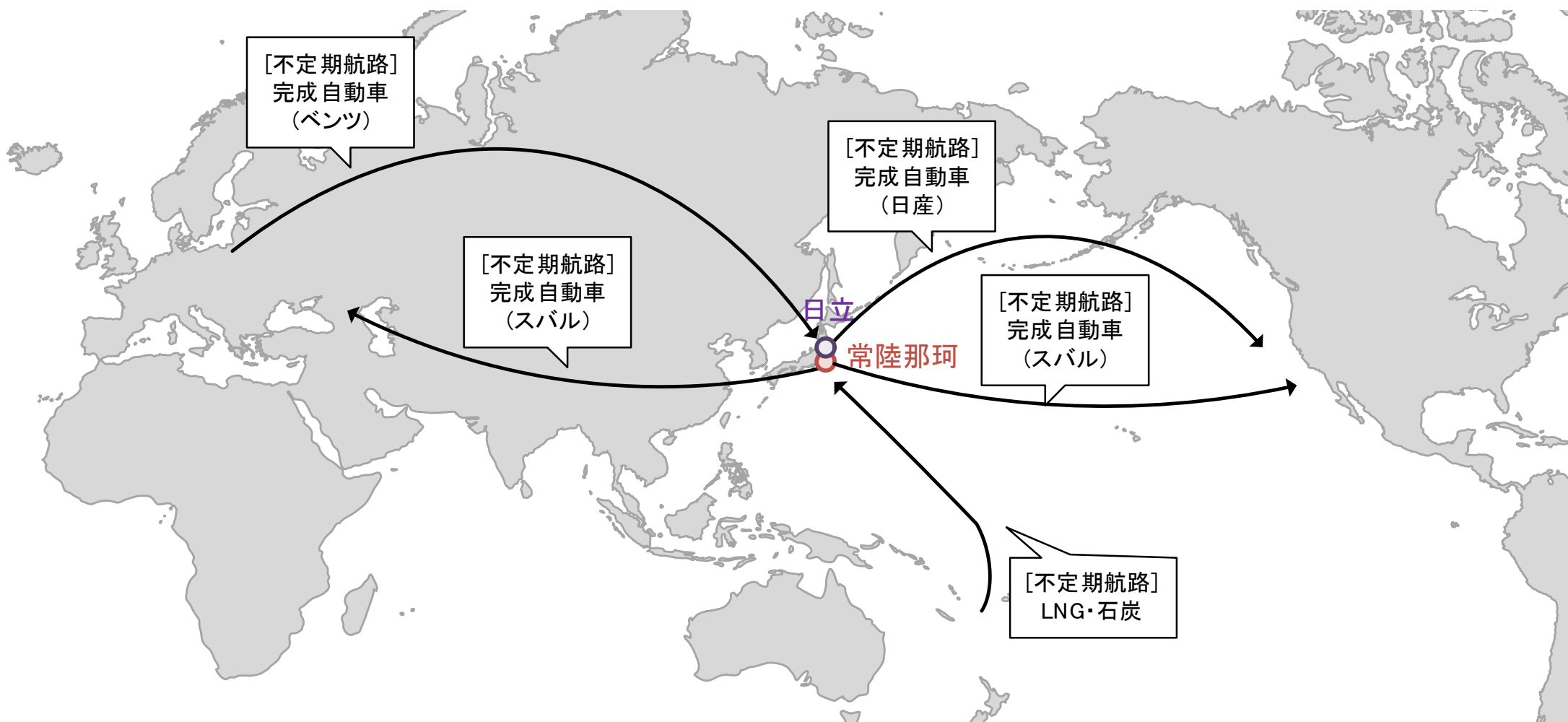
【フェリー航路】
 大洗-苫小牧
 〈週12便〉※毎日2便(日曜除く)
 [運航船社：商船三井さんふらわあ]

【定期フェリー航路図（R6.3.1時点）】

(4) 在来貨物輸送【日立港区・常陸那珂港区】

【不定期航路（主要在来貨物）】

・日立港区は、メルセデス・ベンツ日本の**完成自動車の輸入**や、日産自動車の**北米向け完成自動車の輸出**、東京ガスの日立LNG基地における**LNG輸入**、また、常陸那珂港区は、スバルの北米・欧州向け**完成自動車の輸出**や、JERAの常陸那珂火力発電所の燃料となる**石炭の輸入**など、両港区ともに**自動車物流拠点としての機能**の他、**エネルギー供給拠点**としての役割も果たしている。



【不定期航路図】

(4) 背後の産業

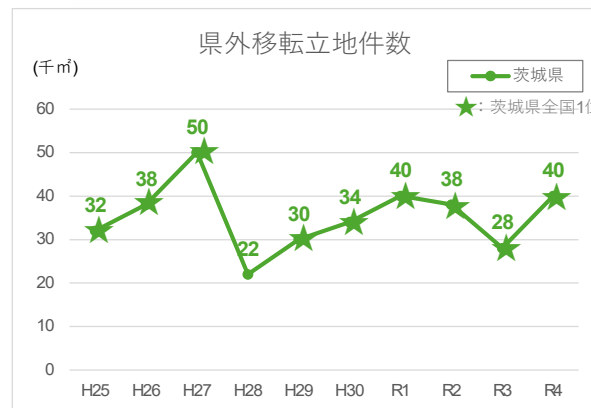
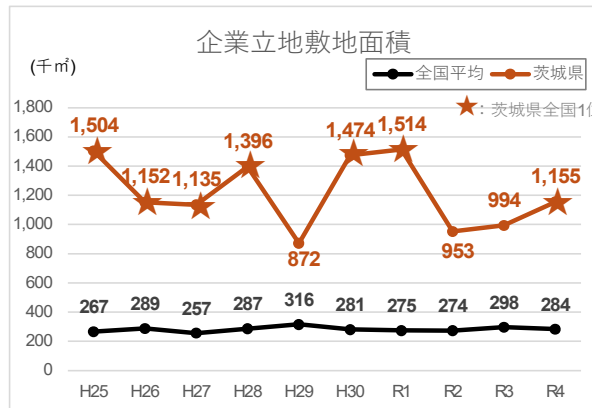
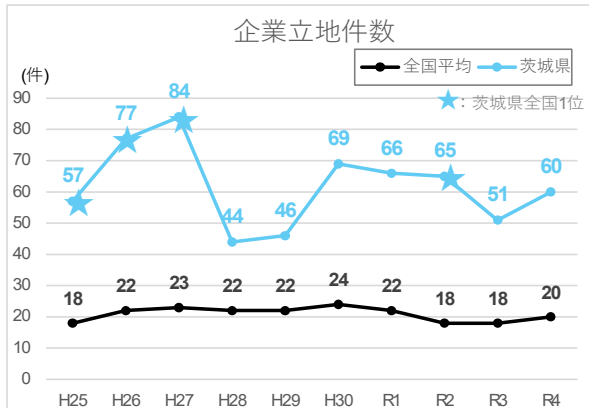
- ・茨城港では、日立港区の日立LNG基地、常陸那珂港区での常陸那珂火力発電所をはじめとしたエネルギー関連企業が立地するとともに、建設機械や電気機械の製造メーカーが集積している。
- ・大洗港区は商船三井さんふらわあをはじめ、小売業や食品加工販売業など、レジャー目的の観光客をターゲットとした海運業・サービス業が立地している。



資料：鹿島港湾・空港整備事務所HPより作成

(5) 背後の工業団地

- 茨城県の過去10年間の工場立地動向は、立地件数が全国1位を4回、立地面積が全国1位を7回、県外からの移転件数は6年連続全国1位(H29～R4)を記録しており、**全国トップクラスの工場立地状況**である。
- 東京圏への近接状況、港湾・空港・高速道路網など充実した輸送ルート、安価な地価などから、立地先として選ばれている。
- 常陸那珂港区の直背後に位置する常陸那珂工業団地は、港湾と北関東自動車道に直結しており、半導体関連企業が多く立地するほか、周辺の茨城中央工業団地等も現在造成が進んでいる。



資料：工場立地動向調査(経済産業省)より作成



【常陸那珂工業団地】



【茨城中央工業団地】



【工業団地立地状況】

(6) 背後の交通網

・茨城港は、常磐自動車道や北関東自動車道、首都圏中央連絡自動車道、東関東自動車道水戸線の4本の高速道路と接続しており、北関東における事業者の物流の効率化及びCO2削減への貢献が期待される。

■ 東京港から常陸那珂港区へのシフト後の所要時間

	東京港		常陸那珂港区	短縮時間
宇都宮市	2時間25分	➡	1時間20分	1時間5分
真岡市	2時間30分	➡	1時間10分	1時間20分
小山市	2時間20分	➡	1時間40分	40分

※ゲート待ち時間を除く

■ 東京港から常陸那珂港区へのシフト後のCO2排出量

	東京港		常陸那珂港区	削減率
宇都宮市	0.65 t	➡	0.39 t	約40%
真岡市	0.65 t	➡	0.32 t	約50%
小山市	0.52 t	➡	0.39 t	約25%

※ゲート待ち時間を除く



(1) LNG【日立港区】

- ・日立港区の第5ふ頭地区では、2016年より東京ガスの日立LNG基地が操業を開始。
- ・その後、天然ガスの需要増加へ対応するため、2021年3月に2基目となるLNGタンク及び日立LNG基地と神栖市を結ぶガスパイプラインが完成。東京圏・北関東圏へのエネルギー供給基地としての役割を担っている。



■ 日立LNG基地全体概要

敷地面積	約13.5万㎡
受入設備	LNG・LPG受入バース、内航船出荷バース
LNGタンク	23万kl（地上式）×2基
LPGタンク	5万kl（地上式）×1基
LNG気化設備	オープンラック式 100t/h：3基 150t/h：2基
LNGローリー出荷設備	10レーン



【茨城幹線（ガスパイプライン）概略図】

(2) 火力発電所【常陸那珂港区】

- 常陸那珂港区の北ふ頭では、2003年12月より常陸那珂火力発電所が発電を開始（出力100万kW）。
- その後、2013年12月に2号機（出力100万kW）2021年1月に常陸那珂共同火力発電所1号機（出力65万kW）が発電を開始し、現在は総出力265万kWで発電を行っている。
- 同発電所では、2017年より木質バイオマス燃料を用いた発電を開始。1号機で3%、2号機で4.5%混焼することにより年間約8万トンの石炭消費量の削減及び約22万トンのCO2排出量を削減している。



■ 常陸那珂火力発電所全体概要

発電設備	出力	燃料	運転開始
1号機	100万 kW	石炭・バイオマス	2003年12月
2号機	100万 kW		2013年12月
共同火力発電所1号機	65万 kW	石炭	2021年1月

■ バイオマスアンローダー



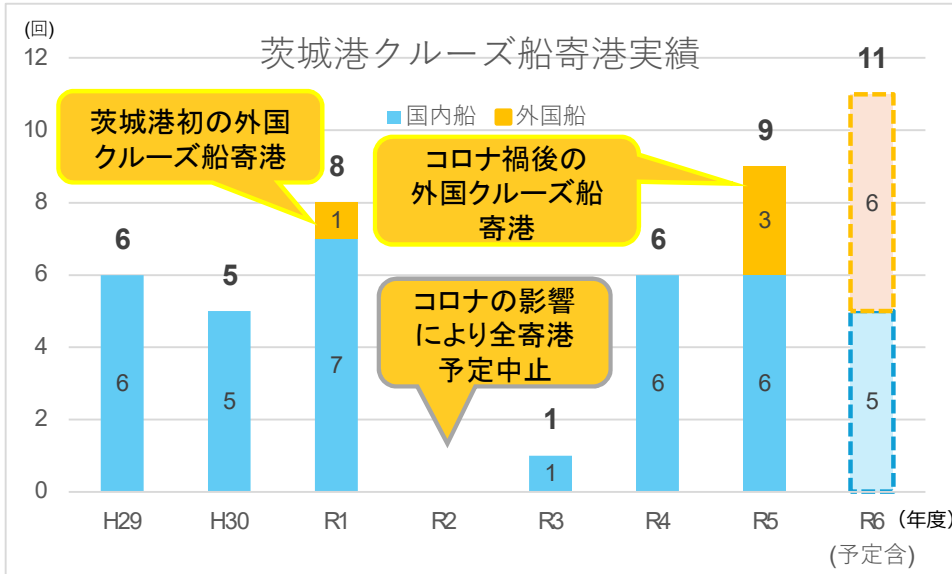
■ バイオマスサイロ



出典：JERA常陸那珂火力発電所 パンフレット

(1)クルーズ①【常陸那珂港区・大洗港区】

1. 茨城港における近年のクルーズ船寄港回数推移



3. 茨城港クルーズ船誘致促進事業

○外国クルーズ船寄港促進を目的として、米国で行われたクルーズ見本市にて茨城港のプロモーションを行った。(令和6年4月)



クルーズ見本市の様子



茨城港ブースの様子

2. 茨城港初の外国クルーズ船寄港 (常陸那珂港区)

○平成31年4月28日、茨城港初の外国クルーズ船「セブンシーズ マリナー」が寄港



※初寄港した「セブンシーズマリナー」



※歓迎イベントの様子

4. コロナ禍後初の外国クルーズ船寄港(令和5年)

- 4月21日(金) ダイヤモンド・プリンセスが常陸那珂港区に寄港 (約4年ぶり)
- 5月6日(土) セブンシーズエクスプローラーが常陸那珂港区に寄港
- 10月28日(土) レガッタが大洗港区に寄港



4/21 寄港「ダイヤモンド・プリンセス」



5/6 寄港「セブンシーズエクスプローラー」

(1)クルーズ② 令和6年度外国クルーズ船寄港実績予定

(令和6年4月18日時点)

寄港日	令和6年4月14日(日) 8:00入港 / 17:00出港【寄港】	令和6年7月2日(火) 7:00入港 / 16:00出港【予定】	令和6年8月4日(日) 7:00入港 / 17:00出港【予定】
船名	セブンシーズエクスプローラー 	ダイヤモンド・プリンセス 	ダイヤモンド・プリンセス 
総トン数	55,254GT	115,906GT	115,906GT
乗客定員	746人	2,706人	2,706人
コース(予定)	東京～ <u>常陸那珂</u> ～宮古～函館～小樽～ ダッチハーバー～[中略]～バンクーバー	横浜～ <u>常陸那珂</u> ～伏木富山～敦賀～境 港～釜山～鹿児島～横浜	横浜～名古屋～釜山～秋田～青森～ <u>常陸那珂</u> ～横浜
入港実績	R5.5.6入港	R5.4.21入港	R5.4.21入港
寄港日	令和6年8月31日(土) 6:00入港 / 17:00出港【予定】	令和6年9月24日(火) 7:00入港 / 16:30出港【予定】	令和6年10月27日(日) 9:00入港 / 18:00出港【予定】
船名	ナショナルジオグラフィックレゾリューション 	シーボーン・オデッセイ 	レガッタ 
総トン数	12,786GT	32,477GT	30,277GT
乗客定員	138人	458人	684人
コース(予定)	アンカレッジ～プリピロフ諸島～ベイビー諸島・ダッ チハーバー～アリュेशन諸島～網走～釧路～ 室蘭～青森～仙台～ <u>大洗</u> ～東京	シアトル～ケチカン～ランゲル～シトカ ～ホームー～コディアック～ ダッチハーバー～釧路～函館～宮古 ～ <u>常陸那珂</u> ～横浜	ロサンゼルス～[中略]～釧路～函館～宮古～ <u>大洗</u> ～東京～清水～大阪～広島～油津～石垣 ～[中略]～シドニー
入港実績	初入港	初入港	R5.10.28入港

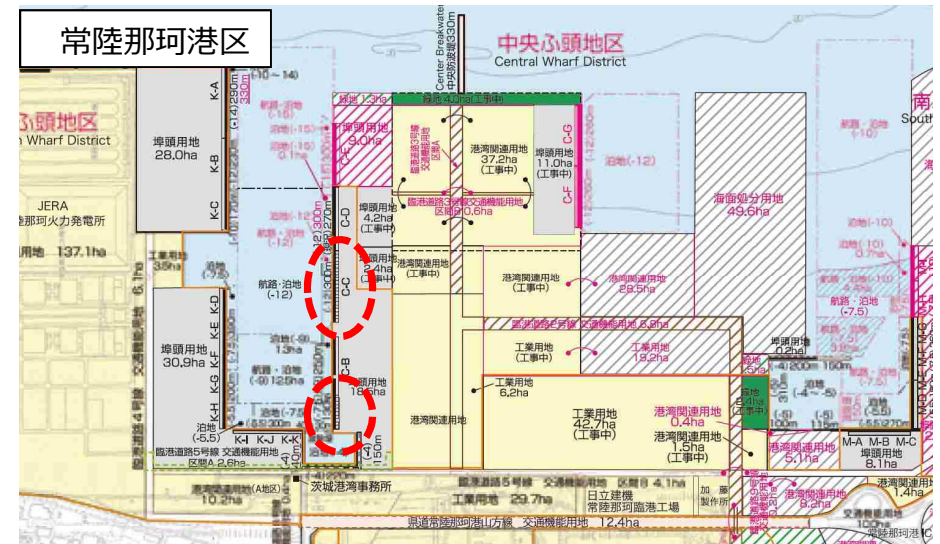
(2) 海辺の賑わい【大洗港区】

- ・大洗港区は、北海道につながるフェリーを有した海の玄関口である。また、大洗マリーナや大洗サンビーチ、大洗マリントワーなどの賑わい施設が多く立地する交流拠点である。
- ・平成20年には、首都圏初の「みなとオアシス」に認定・登録された。



(1) 耐震強化岸壁の整備状況

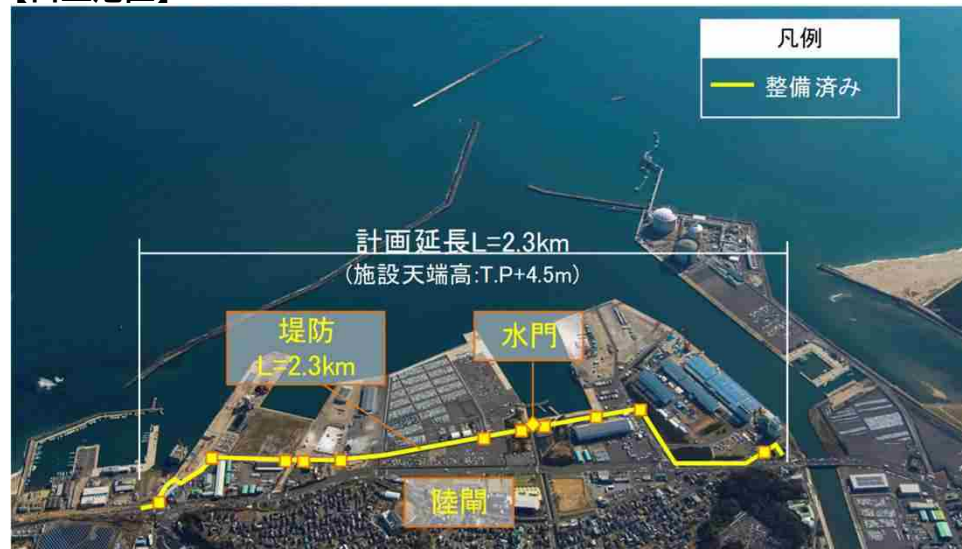
- 茨城港の耐震強化岸壁は、日立港区に第4ふ頭D岸壁(-10m×1バース)、常陸那珂港区に中央ふ頭A岸壁 (-7.5m×1バース) 及び中央ふ頭C岸壁(-12m×1バース)が整備されている。



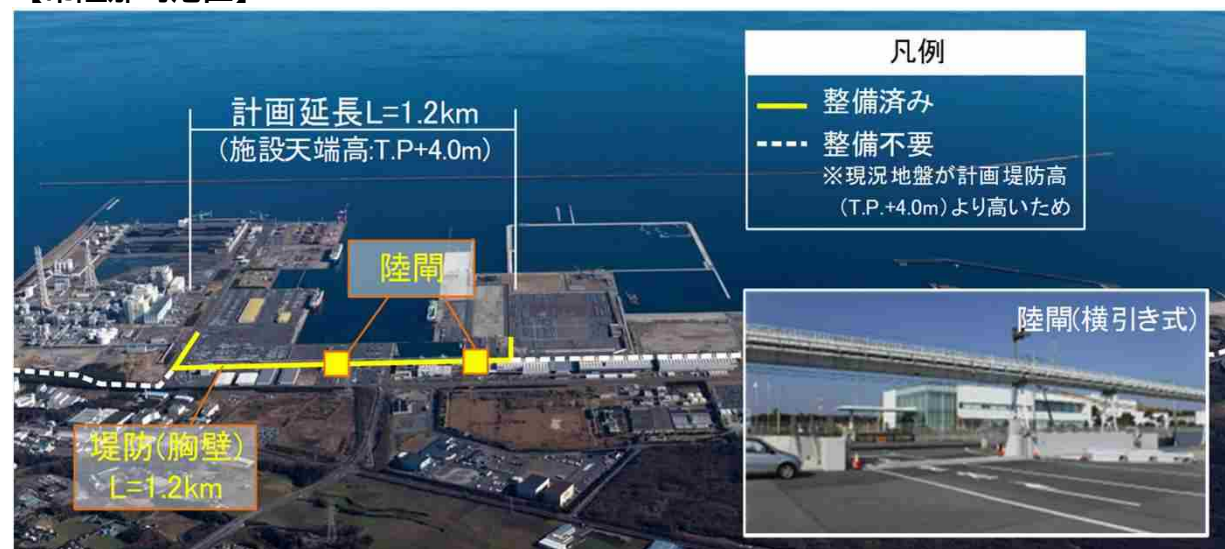
(2) 海岸保全施設の整備状況

・各港区海岸では、津波・高潮対策として、堤防や水門・陸間の整備を進めている。

【日立港区】



【常陸那珂港区】



【大洗港区】



(3) 港湾インフラの整備状況

・茨城港は、1975年～2004年に整備された施設が多く、整備後50年が経過する岸壁延長は、2024年時点で全体の約10%程度であるが、2034年には約27%、2044年には約58%、2054年には約80%に増加する見込みである。

【茨城港の係留施設の建設年代と整備延長(R6基準)】

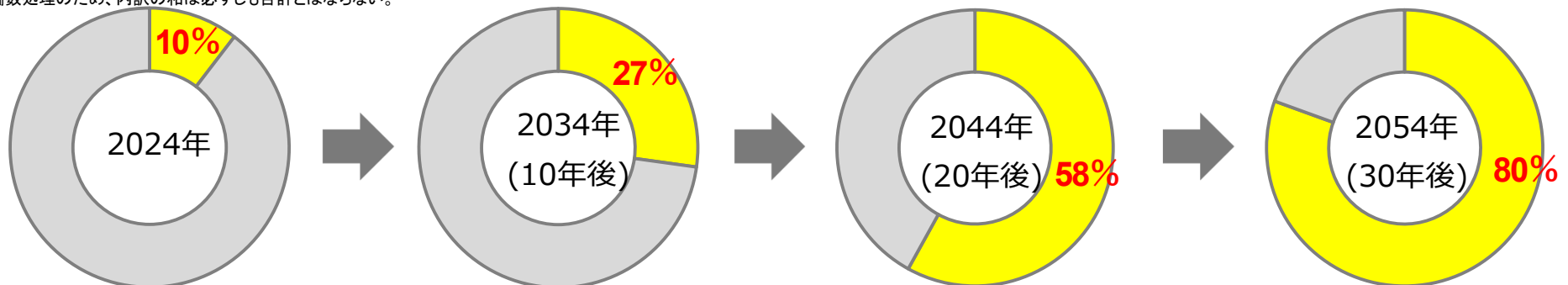
建設年代	整備経過年数	整備延長(m)									
		日立港区			常陸那珂港区			大洗港区			
基準年	2024年	1,000m	2,000m	3,000m							
1955～1964	60～69年	1									
1965～1974	50～59年	2	1								
1975～1984	40～49年	3	2	1							
1985～1994	30～39年	4	3	2	1						
1995～2004	20～29年	5	4	3	2	1					
2005～2014	10～19年	6	5	4	3	2	1				
2015～2024	0～9年	7	6	5	4	3	2	1			
合計		20	15	10	5	5	5	5	5	5	5



資料：港湾施設情報より作成

※1 国土交通省及び茨城県が所有又は管理運営する施設に限る

※2 端数処理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。



【茨城港の港湾インフラの50年経過割合の推移】

4. 社会経済情勢の展望

- ・我が国の総人口は平成20年（2008年）頃をピークに減少に転じ、2050年代頃には1億人を切り、生産年齢である15歳から64歳までの人口割合は、2060年代頃には約5割にまで減少すると見込まれている。
- ・物流産業においては、少子高齢化と生産年齢人口の減少により労働力不足が問題となるなか、さらに2024年度からトラックドライバーに対して、時間外労働の上限規制が適用されることとなっており、トラックドライバーの労働需給はさらに逼迫する恐れがある。
- ・港湾労働者や船員においても、働き方改革が進められており、将来的な労働力不足が懸念されている。

■トラックドライバー需給の将来予測

	2025年	2030年
需要量	1,532,527人	1,545,746人
供給量	1,012,147人	970,306人
不足	△520,380人	△575,440人

資料：鉄道貨物協会「令和4年度 本部委員会報告書」より作成

■2024年問題の影響

○改善基準告示（改正）の内容

	現行	見直し後
1年の拘束時間	3,516時間 -216時間	原則：3,300時間
1か月の拘束時間	原則：293時間 -9時間 最大：320時間 -10時間	原則：284時間 最大：310時間
1日の休憩時間	継続8時間	継続11時間を基本とし、9時間下限

資料：改善基準告示改正のポイント_厚生労働省HPより作成

○改善基準告示（改正）が適応された場合の影響

	不足する輸送能力の場合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019年データ	14.2%	4.0億トン

資料：『物流の2024年問題』の影響について(2) 2022年11月11日、(株)NX総合研究所より作成

■港湾労働者不足の動向

○港湾労働者の将来推計

	2019年度	2040年度
成長実現・労働参加進展シナリオ		40,223人
ベースライン・労働参加斬新シナリオ	51,391人	39,549人
ゼロ成長・労働参加現状シナリオ		39,585人

※港湾労働者数の将来推計方法

：2040年の港湾労働者数は、独立行政法人労働政策研究・研修機構「労働力需給の推計-労働力需給モデル(2018年版)による将来推計-」での2040年の労働力人口(推計値)をもとに試算。

：2019年度の港湾労働者数は、「港運要覧(令和2年版)」による。

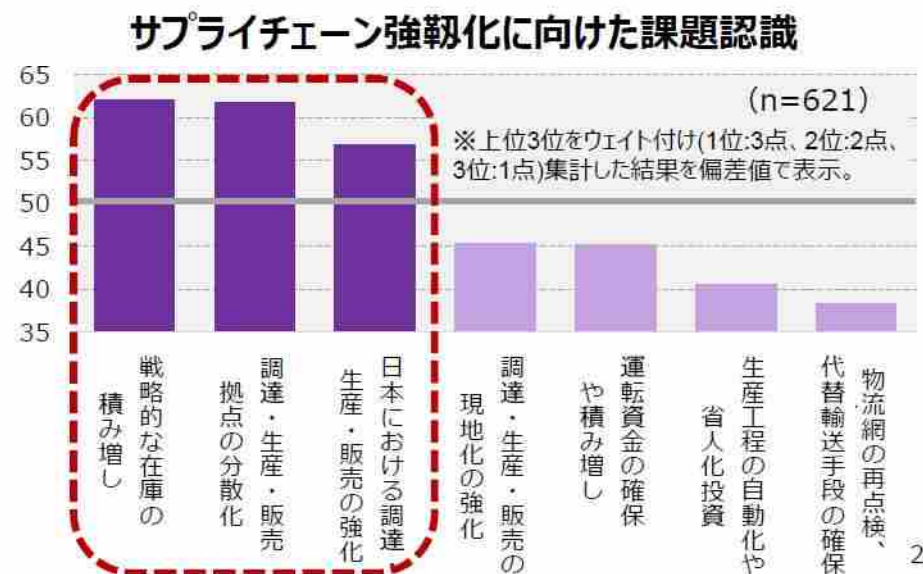
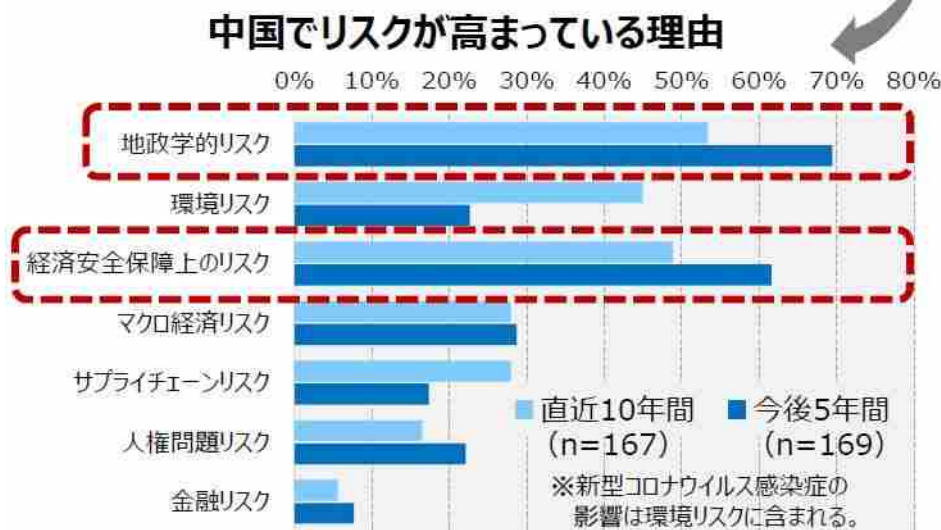
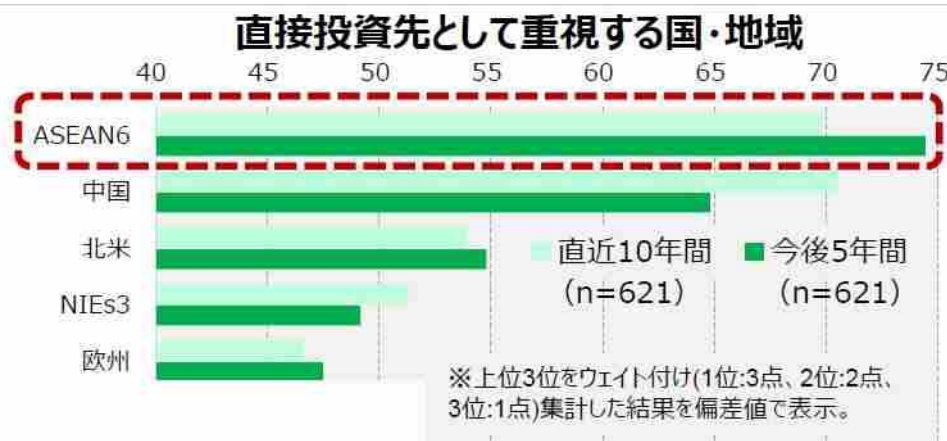
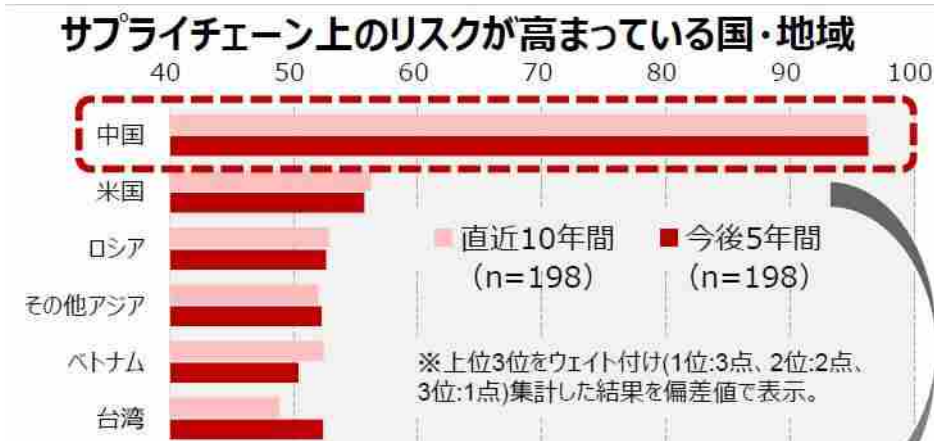
○港湾労働者の不足状況



出典：「港湾労働者不足対策アクションプラン」2022年7月_国土交通省港湾局

- ・新型コロナウイルス感染症流行により、一部の部品生産の停滞やコンテナ船の減便等によるサプライチェーンの混乱が発生した。加えて、直近の地政学的リスクや経済安全保障上のリスクの高まり、サプライチェーンの多元化・強靱化の必要性が強く認識されている。
- ・サプライチェーンの多元化・強靱化に向け、調達・生産・販売拠点の分散化や、調達・生産の日本国内への回帰、代替輸送手段の確保等が進むとみられる。

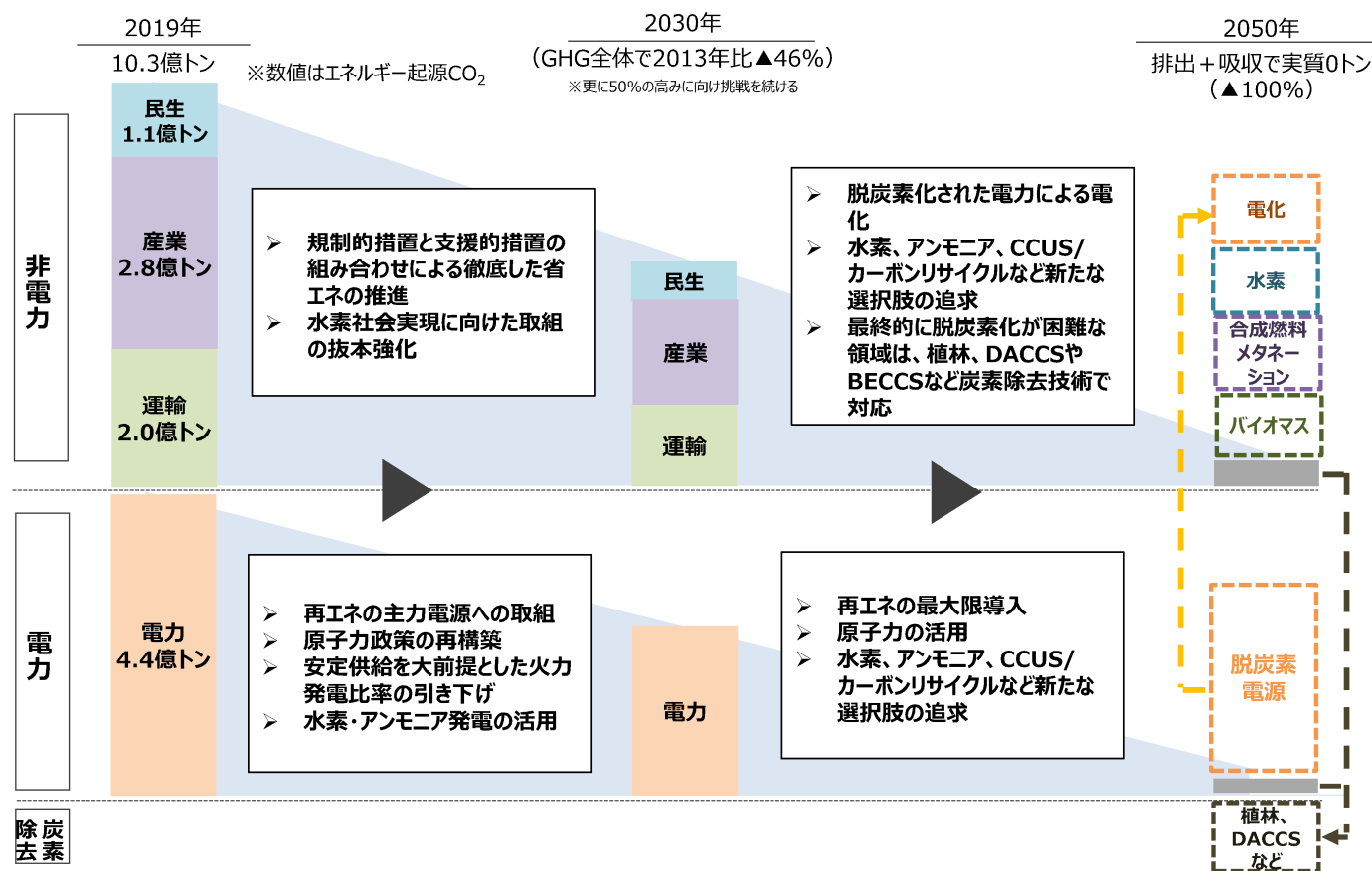
■ サプライチェーンリスクに対する認識の高まり



(資料) ノムラ・リサーチ・インスティテュート・シンガポール「現下の世界経済情勢を踏まえた我が国企業の海外展開の実態及び課題把握に関する調査研究」により作成。

- ・令和2年10月、政府は、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言し、同年12月、日本全体の取組として「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が策定された。
- ・2030年度までに温室効果ガスの排出を46%削減（2013年比）し、2050年の脱炭素社会の実現に向けて、産業構造と社会経済の変革を進めていくこととしている。

■ 2050年カーボンニュートラル実現に向けたフロー



■ 成長が期待される14分野

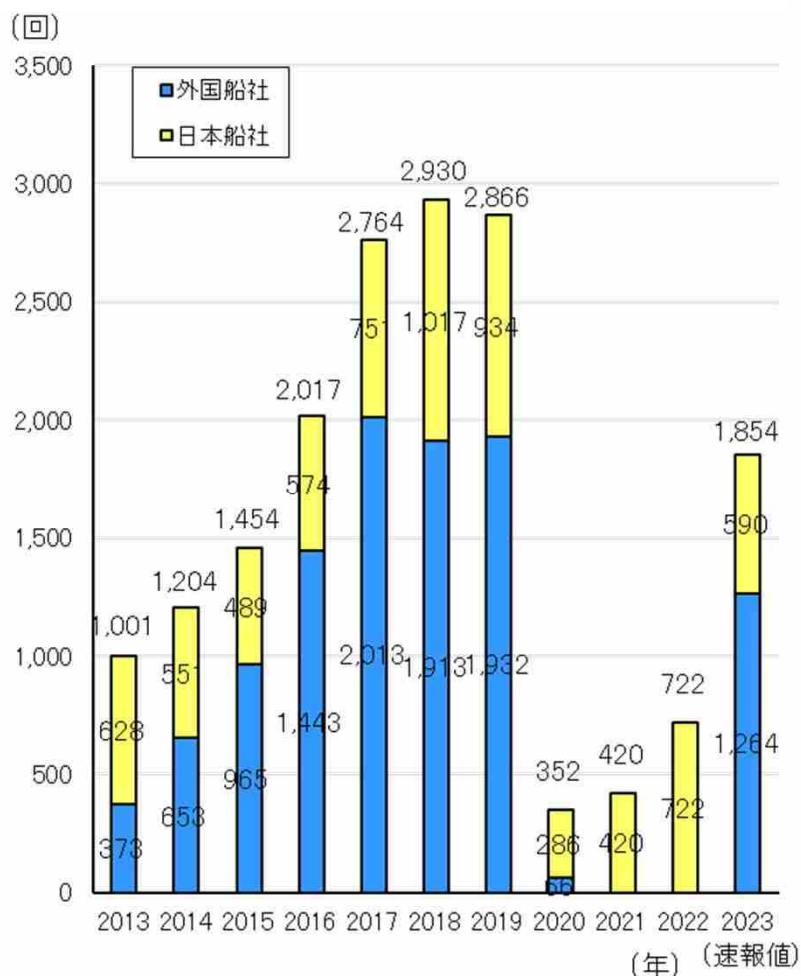
分類	分野
エネルギー関連産業	①洋上風力・太陽光・地熱産業（次世代再生可能エネルギー） ②水素・燃料アンモニア産業 ③次世代熱エネルギー産業 ④原子力産業
輸送・製造関連産業	⑤自動車・蓄電池産業 ⑥半導体・情報通信産業 ⑦船舶産業 ⑧物流・人流・土木インフラ産業 ⑨食料・農林水産業 ⑩航空機産業 ⑪カーボンリサイクル・マテリアル産業
家庭・オフィス関連産業	⑫住宅・建築物産業・次世代電力マネジメント産業 ⑬資源循環関連産業 ⑭ライフスタイル関連産業

資料：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和3年6月18日）より作成

出典：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(令和3年6月18日)

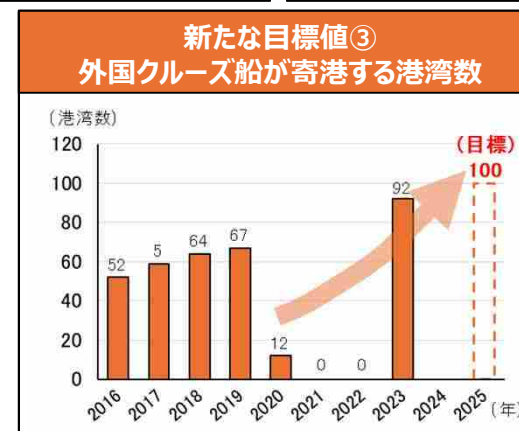
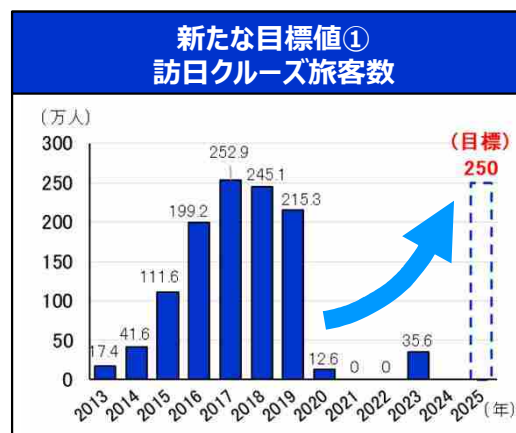
- ・令和5年3月31日に閣議決定された「観光立国推進基本計画」では、持続可能な形で観光立国の復活に向けて、基本的な方針の1つとしてインバウンド回復戦略を掲げている。
- ・同計画では、インバウンド回復に向けた受入環境の整備として、新型コロナウイルス感染症流行の影響により運航を停止していた国際クルーズの受入れを令和5年から再開するとともに、クルーズ再興にかかる新たな目標値を設定しており、令和7年には、旅客数ではコロナ禍前のピーク水準にまで回復させることを目指した取組を進めている。

■ 我が国におけるクルーズ船の寄港回数の推移



■ クルーズ再興に向けた新たな目標【観光立国推進基本計画】

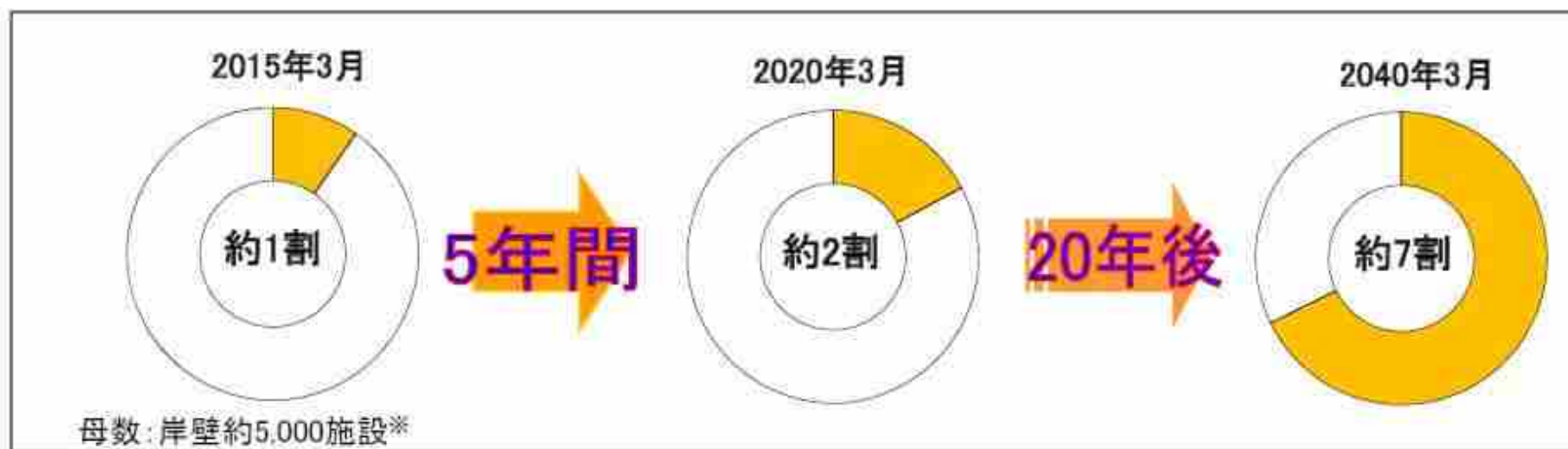
- 訪日クルーズ旅客を令和7年にコロナ禍前ピーク水準の250万人
- 外国クルーズ船の寄港回数を令和7年にコロナ禍前ピーク水準の2,000回
- 外国クルーズ船が寄港する港湾数について、令和7年にコロナ禍前ピーク水準の67港を上回る100港



資料：「訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港回数(2023年速報値)」(国土交通省港湾局)

- ・今後、全国で高度経済成長期に集中的に整備した港湾施設の老朽化による港湾機能維持問題が更に顕在化する見込み。
- ・係留施設（岸壁）では、建設後50年以上経過する施設が、令和22年（2040年）には約7割に急増するため、施設の改廃を含むインフラ管理（アセットマネジメント）が必要となっている。

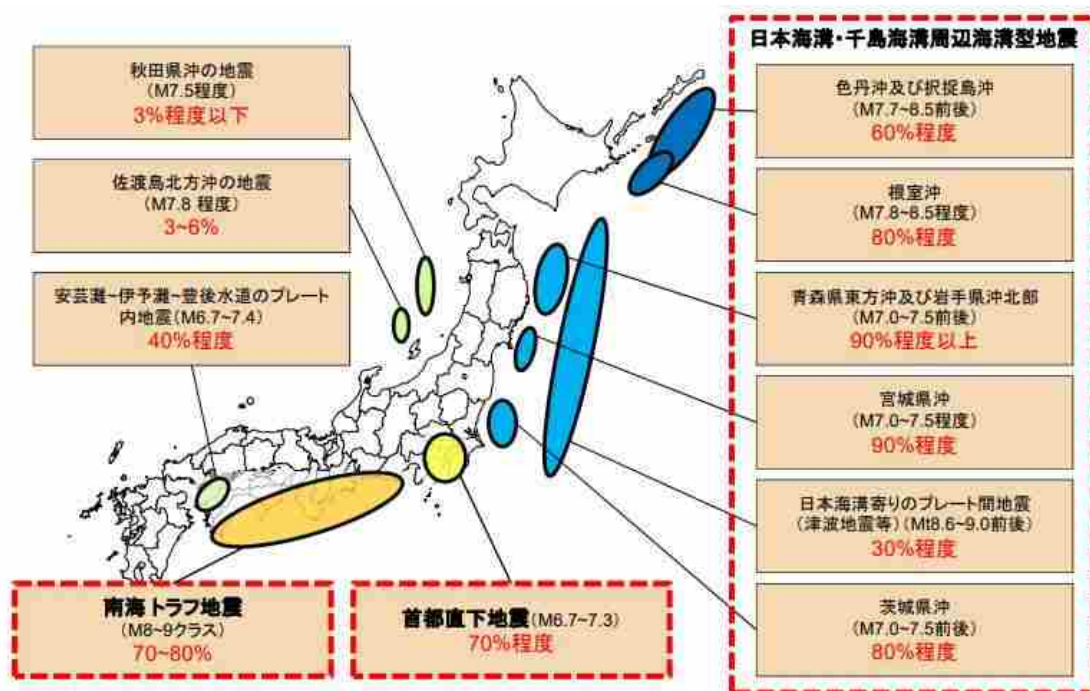
【供用後50年以上経過する岸壁の割合】



※国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁数（水深4.5m以深）：国土交通省港湾局調べ

- ・令和4年1月に国の地震調査研究推進本部地震調査委員会が公表した長期評価において、南海トラフ沿いの大規模地震（M8～M9クラス）が今後40年以内に発生する確率は、前年の「80～90%」から「90%程度」に引き上げられた。
- ・平成30年台風21号や、令和元年の房総半島台風、東日本台風をはじめ、港湾における台風被害が激甚化・頻発化している。気候変動により、今後は、平均海面水位の上昇に加え、台風等による高潮や波浪による被害の増大が懸念される。

■ 今後30年以内に地震が発生する確率



出典：地震調査研究推進本部事務局(文部科学省研究開発局地震・防災研究課)活断層及び海溝型地震の長期評価結果一覧(2023年1月1日での算定)
 URL: <https://www.jishin.go.jp/main/choukihyoka/ichiran.pdf>

■ 気候変動による日本沿岸への影響 (将来予測)

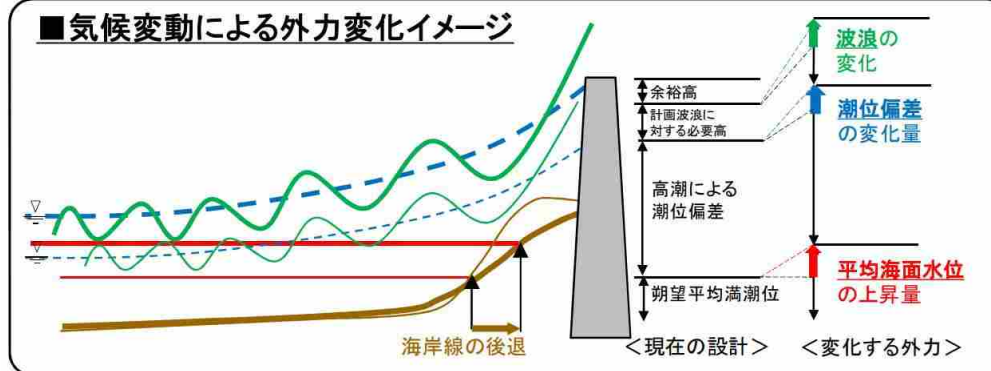
平均海面水位

・21世紀末(2081~2100年平均)における日本沿岸の平均海面水位は、20世紀末(1986~2005年平均)に比べて上昇する。

時期	2081~2100年平均(21世紀末)	
	日本沿岸の平均海面水位の上昇量	世界の平均海面水位の上昇量
2℃上昇シナリオ (RCP2.6)	0.39 m (0.22~0.55 m)	0.39 m (0.26~0.53 m)
4℃上昇シナリオ (RCP8.5)	0.71 m (0.46~0.97 m)	0.71 m (0.51~0.92 m)

※出典：気候変動に関する政府間パネル(IPCC)「変化する気候下での海洋・雪氷圏に関するIPCC特別報告書」

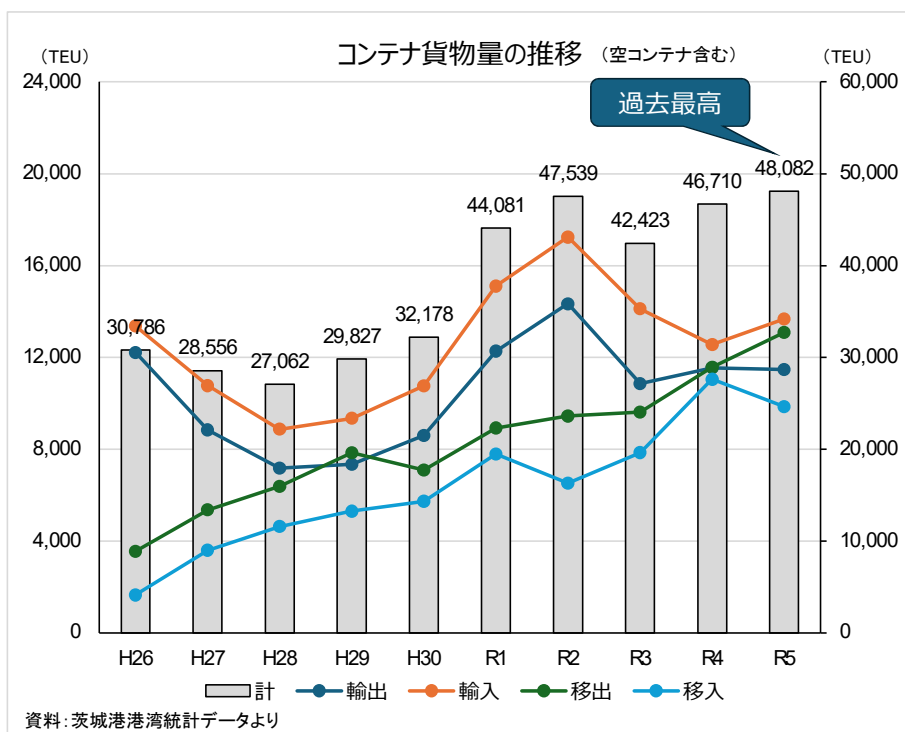
■ 気候変動による外力変化イメージ



5. 茨城港の課題

(1) コンテナ貨物取扱機能の効率化・拡充に向けた取組

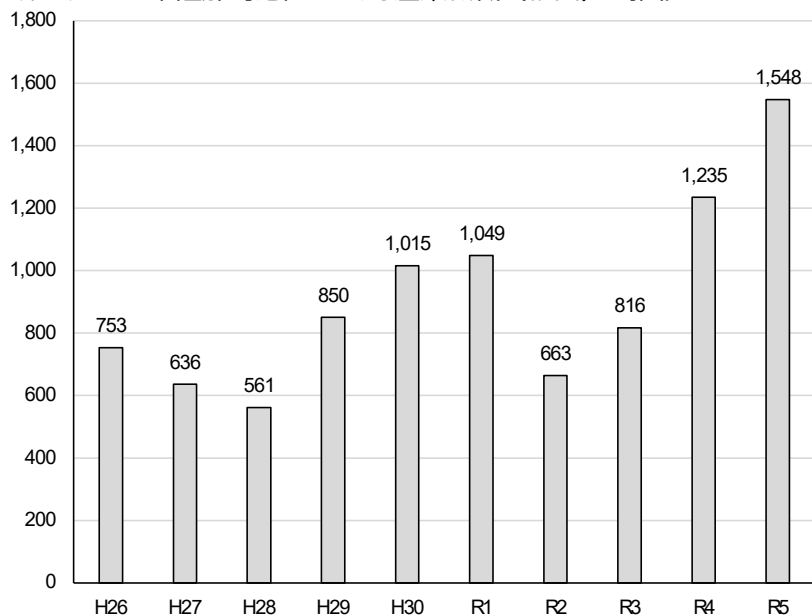
- ・茨城港（常陸那珂港区）におけるコンテナ航路は、外貿定期コンテナ航路として、韓国・中国航路週2便、韓国航路週1便に加え、2024年1月から新たに中国航路が週1便開設され、計週4便が就航している。また、国際フィーダー航路として週3便が就航している。
- ・2023年の取扱貨物量は、過去最高の48,082TEU（過去10年間で約1.6倍の増加）となっている。
- ・増加の要因は、2024年問題を控え、トラックドライバーの人手不足対策として慢性的に混雑している京浜港からの貨物シフトも一因としてある。
- ・北ふ頭外貿地区にはコンテナバースが3バース整備されているが、外内貿コンテナ船、外貿RORO船、外貿一般貨物船が利用しており、岸壁の不足及びふ頭混雑が発生している。
- ・今後、サプライチェーンの多元化等によりコンテナ貨物量や航路数の増加が想定されることから、コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善に向け、**物流の効率化や、更なるターミナルの効率的な運用（A Iターミナル等）に向けた取組**が必要である。
- ・また、貨物増加に伴い、サプライチェーン強靱化は更に重要性を増すことから、**大規模災害時にも物流機能が継続される取組**が必要である。



(2) RORO貨物取扱機能の効率化・拡充に向けた取組

- ・茨城港において、外貿RORO航路は12航路(常陸那珂港区・日立港区)、内貿RORO航路は2航路(常陸那珂港区・日立港区)就航している。(日立港区の西欧定期RORO航路、常陸那珂港区の極東ロシア定期RORO航路、中国・東南アジア定期RORO航路の一部は休止中)
- ・常陸那珂港区における令和5年の産業機械の輸出貨物量は、過去最高の155万トン(令和元年比約1.5倍)に増加、今後も世界的な産業機械の需要も増加傾向にあることから、更に輸出の増加が続くことが見込まれる。
- ・また、今後は労働力不足に起因する2024年問題への対応として、陸上輸送から海上輸送への利用転換がさらに進むことが想定されることから、内貿RORO航路の機能強化が必要である。
- ・今後も、荷主の競争力強化を図る(荷役の効率化、輸送コストの削減等)ため、**取扱機能の効率化・拡充に向けた取組**が必要である。
- ・また、コンテナ貨物同様、サプライチェーン強靱化のため、**大規模災害時にも物流機能が継続される取組**が必要である。

常陸那珂港区における産業機械(輸出)の推移



資料: 茨城港湾統計データより作成



(3) 産業用地の確保・拡充に向けた取組

- ・現在、茨城港周辺には、常磐自動車道（常磐道）、北関東自動車道（北関東道）、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）、東関東自動車道水戸線（東関道）の4本の高規格幹線道路が通っている。
- ・北関東道と直結する常陸那珂港区をはじめ、いずれも高速道路へのアクセスが良く、物流の効率化が図られたことから、港の周辺にはエネルギー関連事業所や建設機械の製造拠点が進出し、アクセス性を活かした事業が展開されている。
- ・このような道路網の整備に伴い、茨城県の工場立地件数のうち、県外からの移転立地件数は、過去10年間で全国1位を9回記録している。
- ・しかし、臨海部の現状においては、新規企業立地に対応できる用地は、日立港区では3.1ha、常陸那珂港区でも42.7haとなっている。
- ・そこで、港の企業立地と港湾利用を促進する上で、**産業用地の確保・拡充に向けた取組**が必要である。

	2020年	2021年	2022年
工場立地件数	65件(全国1位)	51件(全国2位)	60件(全国2位)
工場立地面積	95ha(全国2位)	99ha(全国2位)	116ha(全国1位)
県外企業立地件数	38件(全国1位)	28件(全国1位)	40件(全国1位)

資料：茨城県工場立地動向調査

日立港区



常陸那珂港区



(1) 温室効果ガス削減に向けたカーボンニュートラルポートへの取組

- ・気候変動等に対応するため、国内外では脱炭素社会の実現に向けた動きが加速しており、茨城港においても温室効果ガス削減への取組が望まれる。
- ・茨城港においては、令和5年3月に「茨城港港湾脱炭素化推進計画」を作成し、今後、同計画に基づいて**脱炭素化に向けた取組**を進める必要がある。

注：斜字体は既にも実施中のもの



港湾脱炭素化促進事業及びその実施主体		脱炭素化の促進に資する将来の構想	
① 管理棟・照明設備の再エネ電力化	茨城県	再エネ電力の利用	全事業者
② 陸上電力供給	茨城県	グリーンネットワーク構築・水素製造水電解装置やメタネーション	機械等製造・金属製造事業者
③ 管理棟・照明設備の再エネ電力化	茨城県	e-メタンのLNG基地への導入 LNGバンカリング	エネルギー等供給事業者
④ 荷役機械(ガントリークレーン等)の再エネ電力化	茨城県	車両・荷役機械の電化・FC化	港湾運送事業者
⑤ バイオマス自家発電の導入	小松製作所	再エネ電力の利用	全事業者
⑥ 太陽光発電の導入	小松製作所 日立建機	石炭火力発電所での燃料アンモニア混焼	電気等供給事業者
⑦ 陸上電源供給	茨城県	水素・アンモニア等の供給設備の導入	エネルギー等供給事業者
⑧ 管理棟・照明設備の再エネ電力化	茨城県	車両・荷役機械の電化・FC化	港湾運送事業者
⑨ フェリーへのLNGバンカリング	商船三井フェリー	車両の電化・FC化	港湾運送事業者

凡例

茨城港	ターミナル内	ターミナル外	出入車両船舶
日立港区	■	■	■
常陸那珂港区	■	■	■
大洗港区	■	■	■



(1) クルーズ船受入環境とインバウンドの促進（大洗港区・常陸那珂港区）

- ・新型コロナウイルス感染症の流行後、国際クルーズは運航休止の状態が続いていたが、令和4年11月に関係業界団体が国際クルーズ運航のためのガイドラインを策定し、このガイドラインを踏まえ、令和4年12月から本邦クルーズ船社、令和5年3月から外国クルーズ船社による運航が再開された。
- ・茨城港においても、令和6年度に11隻（常陸那珂港区5隻、大洗港区6隻）の寄港が予定されており、港湾がインバウンド観光の玄関口となることが期待されている。
- ・現在、クルーズ船の受入については、大洗港区に客船バースが整備されているが、大洗港区に入港できない大型クルーズ船等は常陸那珂港区に寄港している。
- ・しかし、常陸那珂港区では、貨物船バースを利用していることから、貨物船等との入港調整が必要となっている。
- ・そこで、クルーズ需要増加による地域振興を促進するため、**クルーズ船の受入環境の強化**が必要である。
- ・また、茨城県には魅力的な観光スポットが数多くあることから、これら**観光スポットとの連携によるクルーズ船誘致**が必要である。

【クルーズ船受入岸壁（現状）】



**茨城港大洗港区
(第4埠頭)**

- 岸壁延長：240m
- 水深：-8m
- CIQ：仮設テント設置，職員派遣等に対応
- バスの駐車台数：50台
- 給水栓(45t/h×4)



**茨城港常陸那珂港区
(中央心頭)**

- 岸壁延長：
Cバース 300m
Dバース 300m
- 水深：-12m
- CIQ：仮設テント設置，職員派遣等に対応
- バスの駐車台数：100台
- 給水栓(28t/h×4)
- 北関東自動車道と直結



大洗港区に初入港した「レガッタ」
(30,277総トン) 2023年10月28日



やんせ太鼓保存会による入港歓迎演奏



浴衣着付け体験



建機展示・グッズ販売



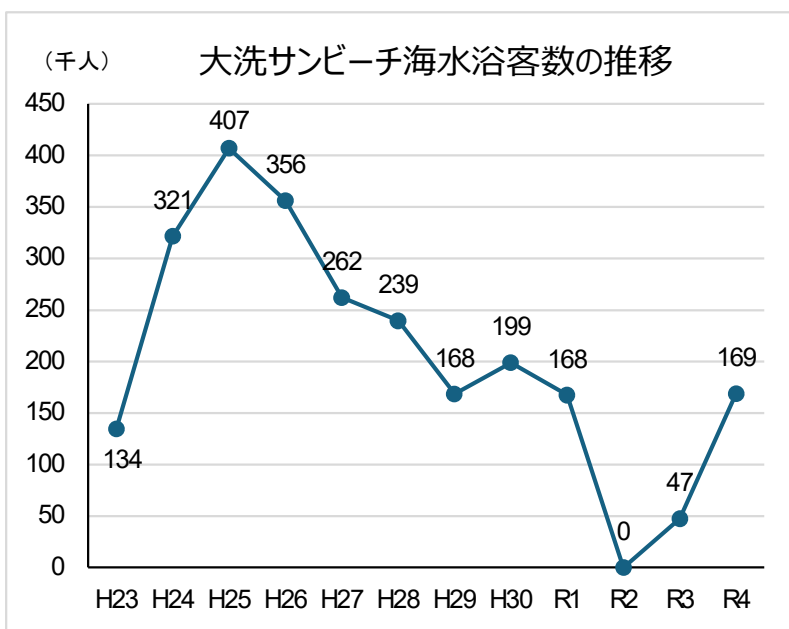
常陸那珂港区に初入港した「セブンシーズエクスプローラー」
(55,254総トン) 2023年5月6日



大洗高校によるお見送り演奏

(2) 観光客の利便性向上（大洗港区）

- ・大洗港区南側に位置する大洗サンビーチ海水浴場は、春には潮干狩り、夏には海水浴で、県内外から多くの観光客が訪れている。
- ・海水浴客数は、H25年以降は減少傾向であり、さらに、R2年からは新型コロナウイルス感染症流行の影響により海水浴場が開設中止となったが、R4年はR1実績程度まで回復している。茨城県内の全海水浴客数の約4割の方が大洗サンビーチ海水浴場に来訪している。
- ・しかし、年々海水浴場の海岸線が漂砂堆積によって前進しており、現海岸線とトイレ等の施設との距離が離れてきている。
- ・観光客数の回復・拡大を図るため、**観光客の利便性・快適性の向上に向けた対応が必要**である。



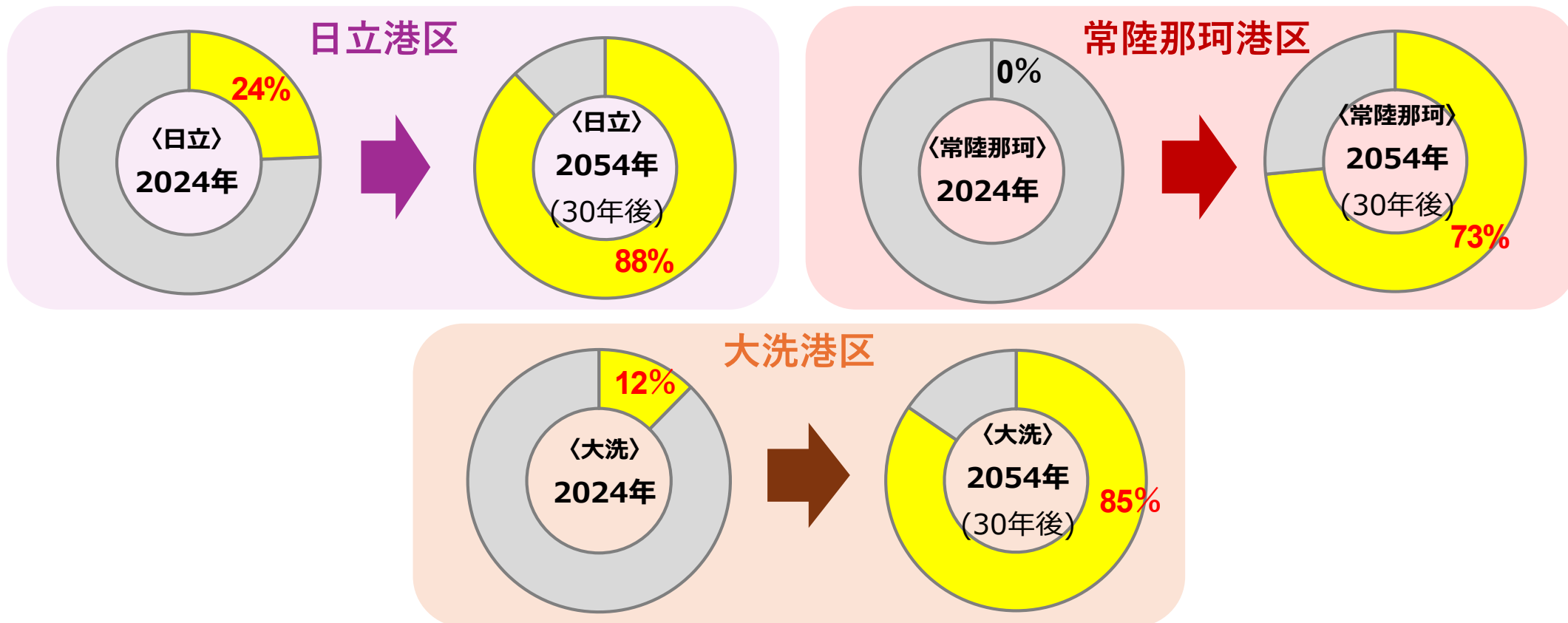
春シーズンの潮干狩り



夏の海水浴場

(1) 港湾施設の老朽化対策

- ・茨城港の港湾施設において、日立港区は、第1ふ頭地区から整備が進められ、1959年(昭和34年)に第1ふ頭Aドルフィン及びB岸壁が完成、その後C岸壁、D岸壁が完成し、現時点で整備後50年以上経過している施設が24%、30年後には88%に達する。また、常陸那珂港区は、南岸壁A及び南岸壁Bが1991年(平成3年)に完成し、現時点で整備後50年以上経過している施設は0%であるが、30年後には73%に急増する。大洗港区は、第1ふ頭B岸壁が1971年(昭和46年)、A岸壁が1973年(昭和48年)に完成し、整備後50年以上経過している施設が12%程度だが、30年後には85%となる見込みである。
- ・今後、施設の老朽化が進む中、限られた財源の中で将来に渡って必要な港湾施設が機能を発揮し続けるため、事後保全的な維持管理から予防保全型の維持管理へ転換し、**計画的・総合的な港湾施設の老朽化対策**を行ってきている。
- ・更に、**港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの構築**に取り組むことが望まれる。

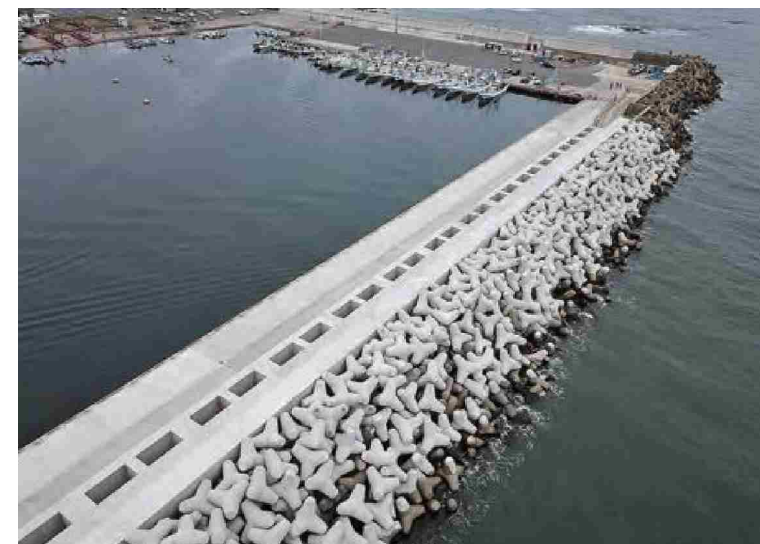


(2) 自然災害等への対応

- ・茨城県では、平成16年6月に「茨城沿岸海岸保全基本計画」を策定し、これに基づいて海岸保全を進めてきている。
- ・しかし、平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震において甚大な津波被害を受けたことから、本計画の津波防護に関する見直しが生じたこと、また、既存の海岸保全施設の老朽化が進行する中、将来を見据えた戦略的・計画的なメンテナンスが必要であることから、茨城沿岸海岸保全基本計画を平成28年3月に改訂した。
- ・高潮等の災害等から背後地の住民や企業等を守るため、**海岸保全施設の強靱化に向けた取組**を引き続き進めることが必要である。
- ・また、地震災害に対し、**港湾施設の耐震化や液状化対策を推進**することが必要である。



大洗港区 津波高潮対策のための水門



大洗港区 南防波護岸津波高潮対策
出典：日本埋立浚渫協会HP

6. 茨城港の長期構想の方向性

・茨城港の現状、茨城港を取り巻く状況、社会経済情勢の展望、茨城港の課題を踏まえ、各港区の強みと弱みを整理。

(1) 茨城港の強み

① 物流・産業

➤ 高速道路網への優れたアクセス性

・地理的ポテンシャルを有し、背後からの交通アクセスが飛躍的に向上しており、特に、常陸那珂港区は、北関東自動車道（東水戸道路）が港に直結した「港と高速道路を一体として計画された港湾」であり、渋滞がほとんどなく、計画性をもった輸送が可能となっている。

➤ 首都圏と世界を結ぶ国際物流拠点

・常陸那珂港区では北アメリカ・南アメリカ・ヨーロッパ・東南アジア・オーストラリア・アフリカとの間に11航路・月14～25便(休止中含む)の国際定期RORO航路が就航し、国際物流拠点としての機能を担っている。（日立港区の西ヨーロッパ定期RORO航路は休止中）

➤ 首都圏と北海道を結ぶカーフェリー基地

・大洗港区は、昭和60年3月のカーフェリー就航以来、首都圏と北海道を週12便体制で結ぶカーフェリー基地として発展を続けている。

➤ 完成自動車の輸出入拠点

・日立港区は、メルセデス・ベンツの完成自動車の輸入、日産自動車の北米向け完成自動車の輸出、常陸那珂港区は、SUBARUの北米向け完成自動車の輸出など、自動車物流拠点としての機能を有している。

➤ バラ貨物等の多様な物流需要に対応可能

・日立港区は5つの埠頭に14の公共バースを有しており、石油製品や鉱産品などを取り扱っており、また、釧路向けRORO航路がデイリー運航されるなど、北関東の海の玄関口としての役割を担っている。

② 環境・エネルギー

➤ エネルギー供給拠点

・日立港区には、東京ガスの日立LNG基地（地上式では世界最大級の大きさとなるLNG貯蔵タンク（23万kl））が整備、常陸那珂港区には、JERAの常陸那珂火力発電所（発電量は約265万kwで、約66万世帯の電力利用量に相当）等があり、首都圏へのエネルギー供給基地としての役割を担っている。

③ 人流・賑わい

➤ 海洋性レクリエーション基地及び観光拠点としての機能が充実

・大洗港区には、国内屈指のカジキ釣り国際大会が開催される大洗マリーナや大洗サンビーチ等の海洋性レクリエーション基地の他、東京かねふくめんたいパーク大洗や大洗わくわく科学館等があり、観光拠点としての機能を有している。

・常陸那珂港区には、背後に国営ひたち海浜公園が整備されており、県内外から多くの人々が訪れている。（R5年度の来園者数約180万人）

・茨城港の現状、茨城港を取り巻く状況、社会経済情勢の展望、茨城港の課題を踏まえ、各港区の強みと弱みを整理。

(2) 茨城港の弱み

① 物流・産業

➤ 岸壁不足に伴う滞船・運航遅延

・今後、物流の2024年問題による、慢性的に混雑している京浜港からの貨物シフトやサプライチェーンの多元化等により、更なる貨物量・航路数の増加が想定される。将来の岸壁不足による滞船・運航遅延が発生する可能性がある。

➤ 新たな事業展開用地が少ない

・茨城県は首都圏に近いという立地の優位性、高速道路網の整備等により物流効率が良いことから、新規県外企業立地件数が全国1位となっている。しかし、港湾利用促進と合わせた港湾空間への新規企業誘致にあたっては未利用地が不足傾向である。

③ 人流・賑わい

➤ クルーズ船の需要増に対応できる公共岸壁の確保

・大洗港区と常陸那珂港区でクルーズ船を受け入れており、大型クルーズ船は常陸那珂港区に寄港している。
・しかし、常陸那珂港区では公共一般岸壁をクルーズ船の着岸に使用しており、貨物の増加に伴いクルーズ船の寄港に対応できなくなる可能性がある。

➤ 快適な親水空間の整備

・港への来訪者が憩い楽しむ場における、利便性・快適性が不足している。

茨城県総合計画 ～「新しい茨城」への挑戦～

(基本理念) 活力があり、県民が日本一幸せな県

県政方針

【茨城のグランドデザイン（2050年頃）】

(1) 茨城の将来像 <力強い“産業”> <夢・希望にあふれる“人”> <豊かな“暮らし”>

(2) 県土を支える社会資本

- 道路・鉄道・公共交通機関（◆広域交流と地域間連携を支えるネットワークの構築 ◆三大都市圏等とのアクセス向上と、県内への波及）
- 港湾・空港（◆産業を支え国内外と夢をつなぐ首都圏のニューゲートウェイ）
- 暮らしを支える社会資本（◆県民の命と財産を守る社会資本の整備・長寿命化）

茨城港の課題

「物流・産業」の課題

課題①

- コンテナ貨物取扱機能の効率化・拡充に向けた取組

課題②

- RORO貨物取扱機能の効率化・拡充に向けた取組

課題③

- 産業用地の確保・拡充に向けた取組

「環境・エネルギー」の課題

課題④

- 温室効果ガス削減に向けたカーボンニュートラルポートへの取組

「人流・賑わい」の課題

課題⑤

- クルーズ船受入環境とインバウンドの促進

課題⑥

- 観光客の利便性向上

「安全・安心」の課題

課題⑦

- 港湾施設の老朽化対策

課題⑧

- 自然災害等への対応

各港区の特性を活かし、多様な要請を受け入れ、更なる発展を目指す。

方向性 1

茨城・北関東地域の経済をけん引し、関東地域の物流機能等を補完する港

方向性 2

環境保全に貢献する港

方向性 3

賑わいと活気にあふれる港

方向性 4

災害対応力の高い強靱な港

長期構想策定方針
(目指すべき姿)