

第1回委員会での主要意見と対応

1. 第1回委員会での主要意見

「物流・産業」

要請①（茨城港全体）
 ▶ CNP実現に向けた新たなエネルギー需要増への対応

要請②（茨城港全体）
 ▶ 京浜港から茨城港への貨物転換への対応

要請③（茨城港全体）
 ▶ 太平洋岸に面する優位性を活かした港湾の活用

要請④（茨城港全体）
 ▶ 船舶への大型化への対応

要請⑤（常陸那珂港区）
 ▶ 北ふ頭利用改善

要請⑥（常陸那珂港区）
 ▶ 岸壁および産業用地の強化

要請⑦（常陸那珂港区）
 ▶ 背後交通アクセスの強化

要請⑧（日立港区）
 ▶ 産業用地の確保

「環境・エネルギー」

要請①（茨城港全体）
 ▶ 新たなエネルギーのサプライチェーンに対応したインフラ整備

要請②（常陸那珂港区）
 ▶ エネルギー供給拠点としての位置付けの明確化

要請③（日立港区）
 ▶ 脱炭素化に資する取組の着実な推進

「人流・賑わい」

要請①（常陸那珂港区）
 ▶ クルーズ船受入環境の強化

要請②（大洗港区）
 ▶ マリーナや海浜公園の土地利用及び整備の在り方の再検討

要請③（大洗港区）
 ▶ 港の賑わいの強化

「安全・安心」

要請①（茨城港全体）
 ▶ 計画的な維持管理

要請②（茨城港全体）
 ▶ 自然災害等へ対応した港整備

要請③（茨城港全体）
 ▶ 長周期波やうねりへの対策

要請④（茨城港全体）
 ▶ 東京湾被災時の貢献

茨城港(全体)

要請①
 ▶ 使い勝手の良い港

要請②
 ▶ 港湾労働者不足への対策（港湾労働者の就労支援、外国人労働者の受入等）

要請③
 ▶ クルーズ船受入を含むインバウンド観光の促進

要請④
 ▶ 港湾周辺のみならず、内陸部の発展にも寄与する港湾・道路網の整備

	主要意見	対応方針	資料4
物流・産業	【茨城港全体】		
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2050年のカーボンニュートラル実現に向け、港湾における取扱貨物も大きく変化してくると想定するが、この変化に早期に対応することで他港との競争力を高めることが重要である。【要請①】 ➤ 2024年問題への対応やカーボンニュートラルを進める中で、北関東の貨物の流れが京浜港から茨城港へ変わる可能性があり、これに対応する港づくりを検討してほしい。【要請②】 	<ul style="list-style-type: none"> ○新たな貨物等に対応できる施設整備を促進する。 【取組②】 新たな施設整備促進及び産業用地の確保 	p62
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 気候温暖化により北極海航路利用の可能性が出てくると予想され、太平洋岸に面する茨城港においては有利性があると考えており、検討してはどうか。【要請③】 	<ul style="list-style-type: none"> ○茨城港の位置的特性を活かし、ポートセールス活動に取り組んでいくとともに、北極海航路などその他の航路の活用の可能性についても、国際情勢の動向や荷主のニーズ等の把握に努めながら研究を進めていく。 【取組①】 定期コンテナ航路等の拡充 	p61
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 労働力不足により、船員一人当たりが運ぶ貨物量も増えてくるはずであり、船舶のサイズを見極めていく必要があるのではないかと。【要請④】 	<ul style="list-style-type: none"> ○船舶の大型化等を踏まえ、施設整備に取り組んでいく。 【取組②】 新たな施設整備促進及び産業用地の確保 	p62
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 資料では労働力不足や脱炭素化の観点からフェリー・貨物・RORO貨物の増加を予想している。しかし脱炭素化を重視するならEVトラック輸送への転換の方が有効であるため、必ずしもフェリー・RORO船への転換が起きるとは限らないと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ○労働力不足対策の観点からは、トラックから内航海運への転換は中短期的には効果があると考えられ、シフトの動きが起きていると聞いている。 ○CO2排出削減策として、EVトラックの普及にも配慮しつつも、中短期的には内燃機関トラックから内航海運への転換には効果があると考えている。 	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 「背後の交通網」では、南関東とのアクセスにのみ注視しており、北関東とのアクセスを表現できていないので、この視点を追加した方が良いと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ○背後交通ネットワークの整備による茨城港の優位性をPRし、貨物増加に向けた取組を推進する。 【取組⑥】 背後地との道路ネットワークの強化 	p66	

物流・産業

主要意見	対応方針	資料 4
【常陸那珂港区】		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 常陸那珂港区の北ふ頭地区における、コンテナ船・RORO船・一般貨物船の利用による貨物の混在・埠頭混雑等の課題を改善してほしい。【要請⑤】 ➤ コンテナターミナル運営の視点では、シャーシの返却・受け取りのためのトラック待機時間の短縮化が重要であり、シャーシ置き場の確保などが必要である。現在、産業機械の保管に使用しているヤードをコンテナヤードとして活用することも検討して頂きたい。【要請⑤】 ➤ 常陸那珂港区は、高速道路との直結による貨物の増加、立地企業による港湾利用の増加、さらにクルーズ船についても地域と一体となって受入促進に努めてきた。これらニーズが増える一方で、岸壁や産業用地などの施設不足等が課題である。港の発展には、利用促進とあわせた企業立地が重要。【要請⑥】 	<p>○貨物の混在・埠頭混雑、用地不足等に対応するため、新たな用地確保等の港湾機能の充実を図っていく。</p> <p>【取組②】 新たな施設整備促進及び産業用地の確保</p>	p62
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 常陸那珂港区のコンテナ貨物量が増加した背景には、茨城港背後～関東圏への交通インフラ整備の推進の他、ポートセールスがあり、今後も継続して頂きたい。【要請⑦】 ➤ 常陸那珂港区の背後では、常陸那珂工業団地の造成がはじまっている他、国営ひたち海浜公園やショッピングモールが立地しており、イベント時期には背後道路で大渋滞が発生している。海岸沿い道路の更なる整備が必要である。【要請⑦】 	<p>○背後交通ネットワークの整備による茨城港の優位性をPRし、貨物増加に向けた取組を推進する。</p> <p>【取組⑥】 背後地との道路ネットワークの強化</p>	p66
【日立港区】		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 日立港区は産業が集積しているが、地形の制約からこれ以上の拡大は難しい。しかし脱炭素化等の今後の企業活動を支援するためには、やはり産業用地の確保が必要である。【要請⑧】 	<p>○港の発展に向けた用地確保に向けた取組を図っていく。</p> <p>【取組②】 新たな施設整備促進及び産業用地の確保</p>	p62

環境 ・エネルギー	主要意見	対応方針	資料4	
	【茨城港全体】			
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 都道府県内で唯一、茨城県は「ゼロカーボンシティ宣言」をしていない。今後の対応に期待する。 	○県の環境部局と連携を図っていく。		
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ GXが進む中、新たなエネルギーのサプライチェーンに対応したインフラ整備が必要である。GXはいきなり新たなインフラを整備するのではなく、既存インフラや地の利を活かすことが重要である。茨城港においてもこれらを活用する形で進めて頂きたい。【要請①】 	○既存施設の活用を含め、今後の次世代エネルギーの必要供給量を踏まえ、供給拠点の形成を図っていく。 [取組①] 次世代エネルギーの供給（輸送・貯蔵等）拠点化	p68	
	【常陸那珂港区】			
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 常陸那珂港区の強みはエネルギー供給拠点である点だが、脱炭素化推進の視点から見ると石炭火力発電は弱みにもなり得る。長期構想計画で20～30年後の将来像を描く中で、エネルギー供給拠点としての役割をどう維持していくのか議論したい。【要請②】 	○常陸那珂港区のエネルギー供給拠点としての役割を踏まえ、取組を推進する。 [取組③] 脱炭素化推進地区制度の活用等を見据えた土地利用 [取組⑤] 港湾の脱炭素化に関する将来構想	p70 p72	
【日立港区】				
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 茨城港湾脱炭素化推進計画の将来構想にも示されているように、東京ガス日立LNG基地を持つ優位性を活かし、脱炭素化に資する取り組みを着実に推進することが重要。【要請③】 	○日立港区の優位性を活かし、脱炭素化に向けた取組を推進する。 [取組③] 脱炭素化推進地区制度の活用等を見据えた土地利用 [取組⑤] 港湾の脱炭素化に関する将来構想	p70 p72		

	主要意見	対応方針	資料4
人流・賑わい	【常陸那珂港区】		
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 常陸那珂港区は物流面だけでなく、クルーズ船の寄港増加等の観光面でも大いに期待している。【要請①】 ➤ クルーズ船については地域と一体になって受け入れ促進に努めてきた。一方で施設不足等の課題もあり、構想でその課題解決に向けた検討を行ってほしい。【要請①】 	<p>○ハード・ソフト両面からクルーズ船の受入環境の充実化を図る</p> <p>〔取組①〕クルーズ船の受入環境整備</p> <p>〔取組②〕背後観光スポットとの連携によるクルーズ船誘致（インバウンド回復戦略）</p>	<p>p73</p> <p>p74</p>
	【大洗港区】		
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 大洗港区は、クルーズ船バース、マリーナ、大洗サンビーチ等が存在する観光拠点であり、人流・賑わいを担っている。課題として観光客の利便性向上が挙げられているが、その中でマリーナや海浜公園の土地利用や整備の在り方についても議論して頂きたい。【要請②】 ➤ 船の寄港時以外は港に賑わいが乏しいように感じる。寄港時以外も来訪者が楽しめるコンテンツがあればより良いと感じる。【要請③】 	<p>○みなとの賑わい創出に向けた取組を推進する。</p> <p>〔取組③〕みなとを中心とした交流拠点の創出</p>	<p>p75</p>

安全・安心

主要意見	対応方針	資料4
<p>【茨城港全体】</p>		
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 港湾施設に関して、計画的な維持管理をしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○計画的な維持管理を推進する。 [取組①] 戦略的なインフラマネジメントの推進 	p76
<ul style="list-style-type: none"> ➢ IPCCの報告書にもあるとおり、将来的な海面水位の上昇はほぼ確実である。国土交通省港湾局で港湾における気候変動適応策について実装方針をとりまとめており、これを基に茨城港においても対策を検討してほしい。 ➢ 気候変動による台風などの被害増大に対応できる港づくりが大切である。 ➢ 安全・安心に関し、船舶交通の安全性確保や自然災害への対策が港の発展に寄与すると考える。 ➢ 防災面では、内陸部のみを防護するだけでなく、港湾内も防護できる高度な防災能力があると良い。 ➢ 30年以内に起こる大地震は、30年後ではなく明日来るかもしれないことを念頭に、早急に対応頂きたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○港の安全・安心に向けた施設整備を推進する。 [取組②] 気候変動等を考慮した臨海部の強化 	p77
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 気象・海象等の理由から滞船や抜港が起きることがあるので、ユーザー視点の“使いやすい港”を目指すようお願いしたい。 ➢ 茨城港は太平洋に面した港湾であり、太平洋側の港では長周期波やうねりの問題が発生することが多い。現時点で茨城港でも同様の問題が起こっているのであれば、本委員会でも当然検討していただく必要がある。今後、物流岸壁等を検討する際にもこれらを勘案したうえで、ゾーニング検討等を実施してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○港内水域の利便性向上に向けた取組を推進する。 [取組③] 長周期波及びうねり対策 	p78
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 東京湾が被災した際は、茨城港が代替港の1つとなるが、被災時どのように貢献できるのかを検討頂きたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○緊急物資の輸送等の支援も含め、産業活動等の維持に貢献していく。 [取組④] 東京湾被災時の茨城港の貢献 	p79

	主要意見	対応方針
<p style="text-align: center;">全体</p>	<p>【茨城港】</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 使い勝手の良い港を目指し、各課題を少しずつクリアできるような長期計画を策定してほしい。【要請①】 ➤ 港湾労働者及び船員の確保は10年前に比べると非常に難しく、港湾としての課題となる。これらも含めて委員会で検討して頂きたい。【要請②】 ➤ トラック運転者の労働者不足問題の解決方策として、北関東地域においては陸上輸送距離の短い常陸那珂港区への貨物誘致は好条件である。この点を活かすためにも、港湾労働者の就労支援をしっかりと行ってほしい。【要請②】 ➤ 2024年問題への対応として陸上輸送から海上輸送への転換が想定されるなか、港湾労働者の確保は重要であり、外国人労働者の受け入れについても検討が必要である。【要請②】 ➤ 物流・産業機能に加え、環境対策やクルーズ船等の人流・賑わいもバランスよく取り入れてほしい。【要請③】 ➤ 港湾労働者不足への対策や、クルーズ船を含むインバウンド観光の促進には国土交通省も取り組んでいるので、連携していきたい。【要請③】 ➤ 労働者不足への対策として、道路輸送において限られた労働力を最大限活用する方策が重要である。道路交通の便に優れた茨城港周辺において、輸送力向上の試みが行われる可能性がある。 ➤ 港湾周辺のみならず、内陸部の発展にも寄与するような港湾・道路網の整備に期待したい。【要請④】 	<p>○頂いた意見をもとに、港湾整備、港湾運営等において参考とさせて頂き、港湾利用者及び港湾労働者にとって、より良い港づくりを推進していく。</p>