

3. 茨城港を取り巻く状況

3-1 港の機能

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。



3-2 物流・産業

(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、優れた高速道路ネットワーク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、中国航路等へ接続。
- ・コンテナ取扱貨物量は51,199TEU（過去最高）（令和6年速報値）

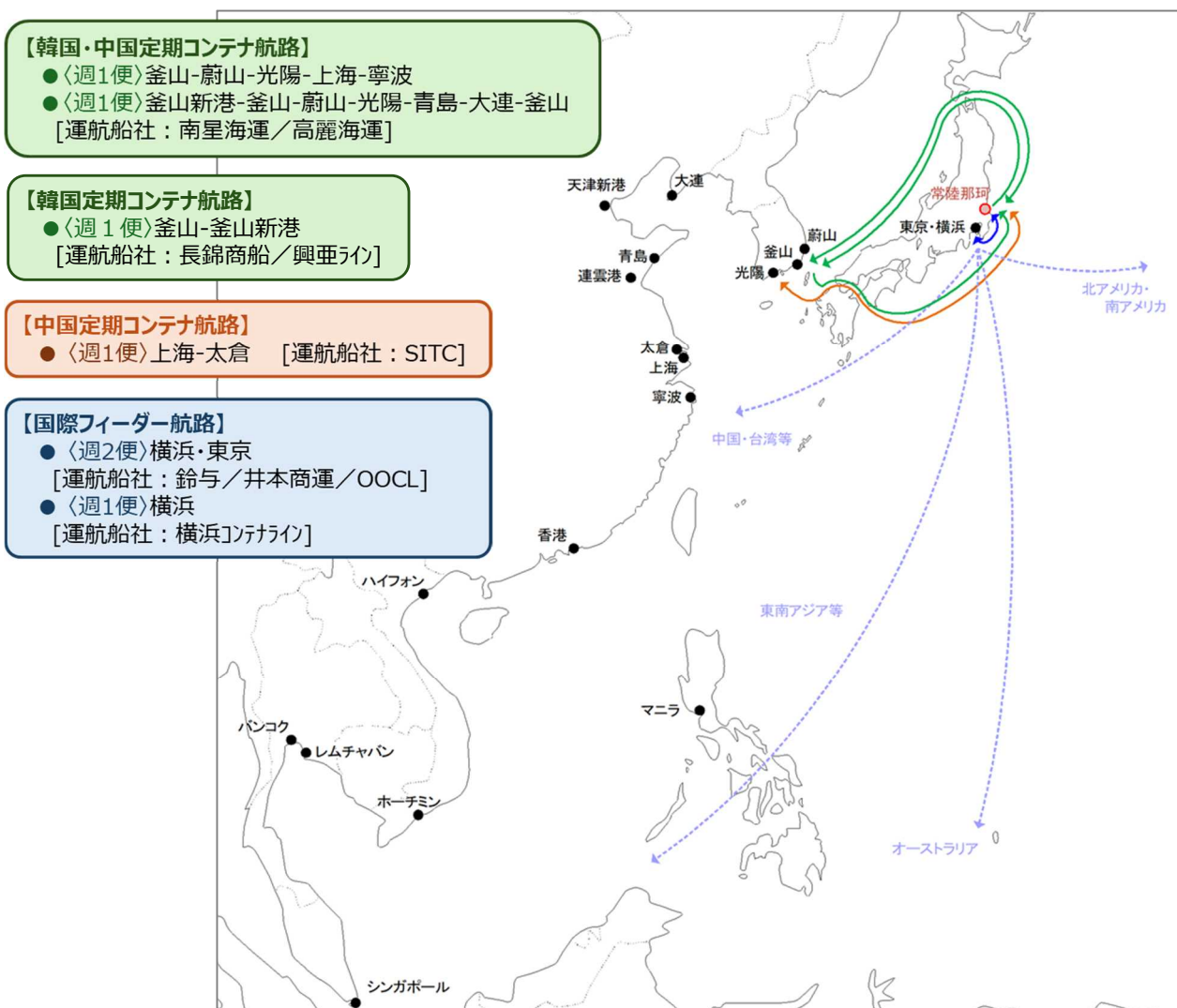


図3-1 定期コンテナ航路図（令和7年7月時点）

(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・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〉

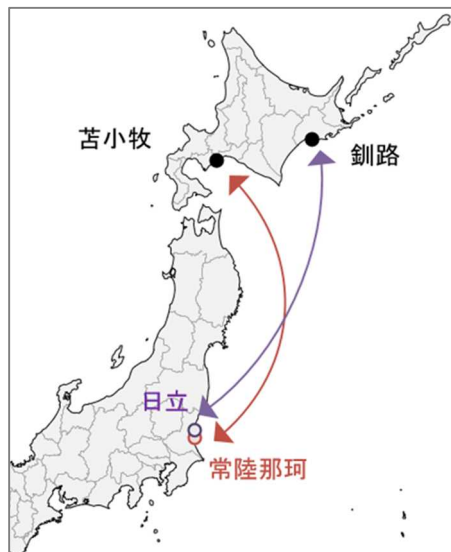


図 3-2 定期内貿 RORO 航路図

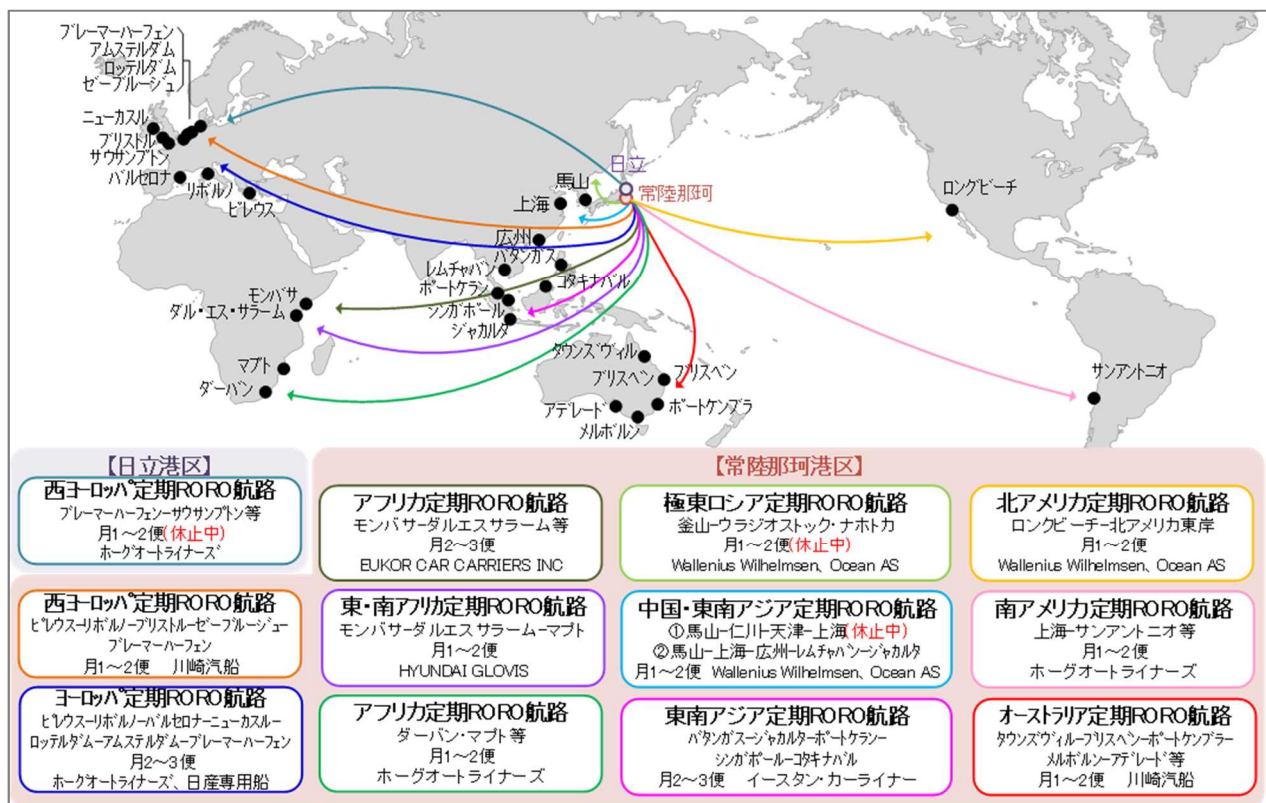


図 3-3 定期外貿 RORO 航路図

(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1月に、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し、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/かむい)	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)

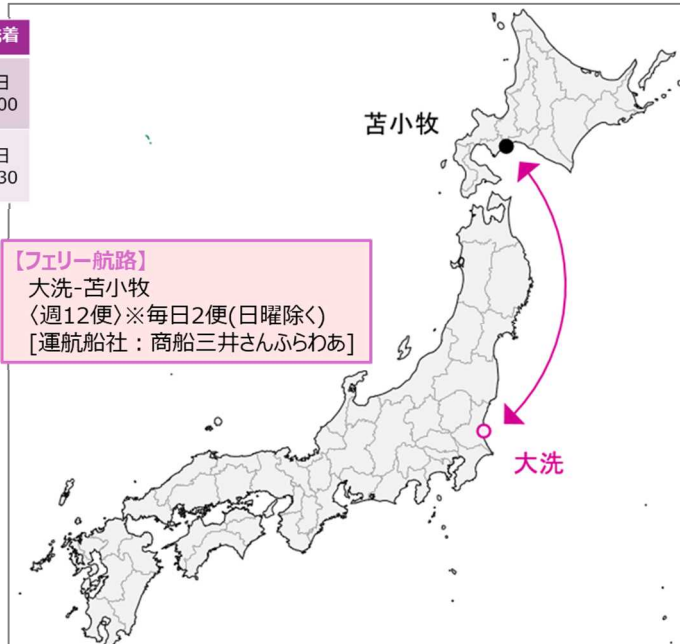


図3-4 定期フェリー航路図

(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、SUBARU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。

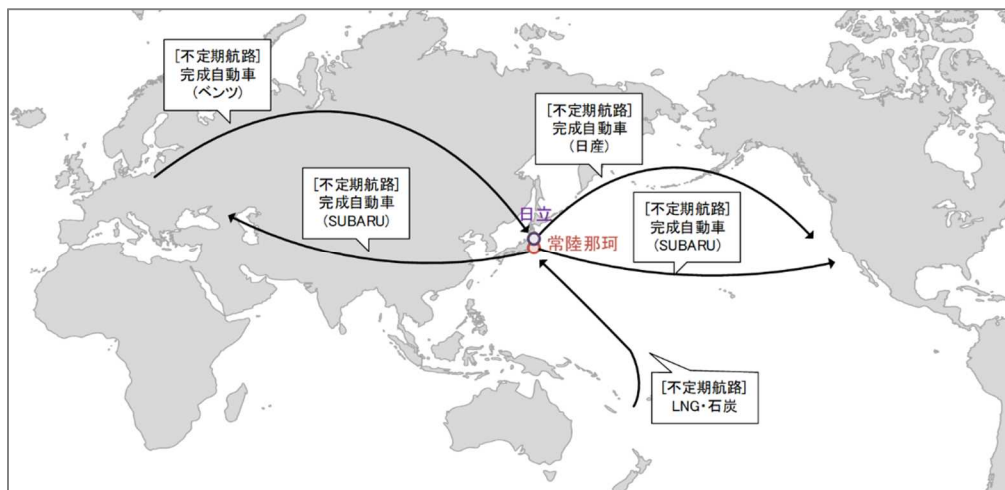


図3-5 不定期航路図

(5) 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。



図 3 - 6 日立港区主要企業立地位置図



図 3 - 7 常陸那珂港区主要企業立地位置図



図 3－8 大洗港区主要企業立地位置図

(6) 背後の工業団地

- ・茨城県の過去11年間の工場立地動向は、立地件数が全国1位を5回、立地敷地面積が全国1位を7回、県外からの移転立地件数は7年連続全国1位(H29～R5)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。



図3-9 工業団地位置図



(7) 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。



図3-10 高規格道路整備状況

【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

3-3 環境・エネルギー

(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



図3-11 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。



【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 k W	石炭	2003年12月
2号機	100万 k W		2013年12月
共同火力発電所1号機	6 5 万 k W	石炭	2021年1月



出典：JERA 常陸那珂火力発電所 HP

3-4 人流・賑わい

(1) クルーズ【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の推移

- ・茨城港におけるクルーズ船の寄港実績として、H31 年 4 月に茨城港として初めて外国クルーズ船「セブンシーズマリナー」が寄港。
- ・R2 年度はコロナの影響により全寄港予定が中止となったが、R3 年度から寄港が再開され、R6 年度は過去最高の 12 隻が寄港している。
- ・また、クルーズ船誘致にあたり、各地で茨城港のプロモーションを実施している。

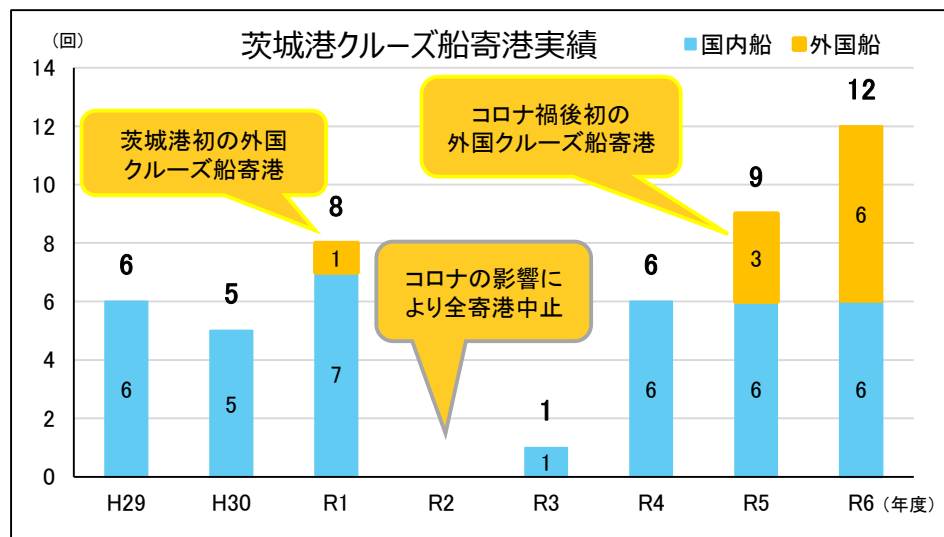


図 3-11 茨城港クルーズ船寄港隻数の推移

【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 (H31. 4. 28)】



【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船見本市において茨城港のプロモーションを実施 (R6. 4)】



【令和6年度 外国クルーズ船寄港実績】

寄港日	令和6年4月14日(日) 8:00入港 / 17:00出港【寄港】 セブンシーズエクスプローラー	令和6年7月2日(火) 7:00入港 / 16:00出港【寄港】 ダイヤモンド・プリンセス	令和6年8月4日(日) 7:00入港 / 17:00出港【寄港】 ダイヤモンド・プリンセス
船名			
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～常陸那珂～宮古～函館～小樽～ ダッチハーバー～[中略]～バンクーバー	横浜～常陸那珂～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～ 常陸那珂～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【寄港】 ナショナルジオグラフィックレゾリューション	令和6年9月24日(火) 7:00入港 / 16:30出港【寄港】 シーボーン・オデッセイ	令和6年10月27日(日) 9:00入港 / 18:00出港【寄港】 レガッタ
船名			
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～プリピロ諸島～ベ化ー諸島・ダッ チハーバー～アリューション諸島～釧路～室蘭～ 青森～仙台～大洗～横浜	シアトル～ケチカン～ランゲル～シトカ ～ホーマー～コディアック～ ダッチハーバー～釧路～函館～宮古 ～常陸那珂～横浜	ロサンゼルス～[中略]～釧路～函館～宮古～ 大洗～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、大洗マリンタ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。



図 3 - 1 2 海辺の賑わい施設整備状況（大洗港区）

3-5 安全・安心

(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。

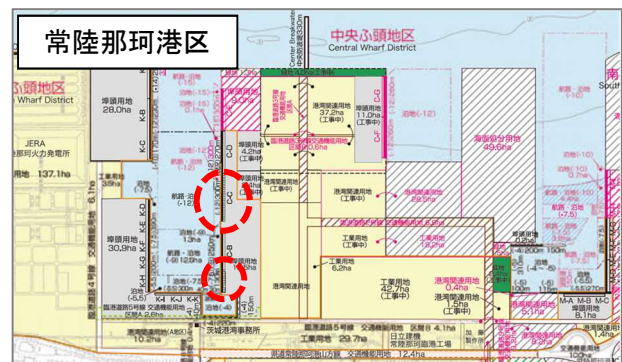


図3-13 耐震強化岸壁整備状況

(2) 海岸保全施設の整備状況

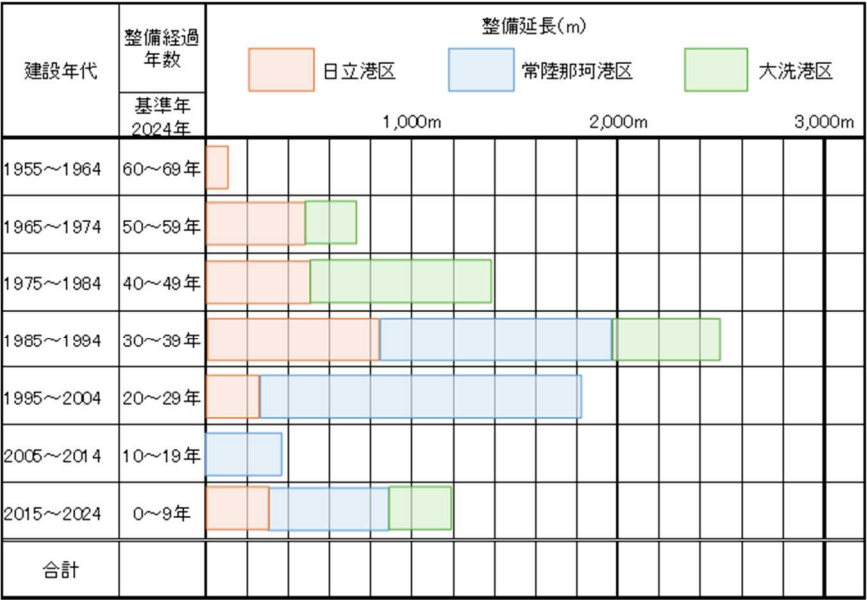
・各港区海岸では、津波・高潮対策として、堤防や水門・陸閘を設置している。



図3-14 海岸保全施設整備状況

(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。



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。

図 3－15 茨城港の係留施設の建設年代と整備延長（R6 年基準）

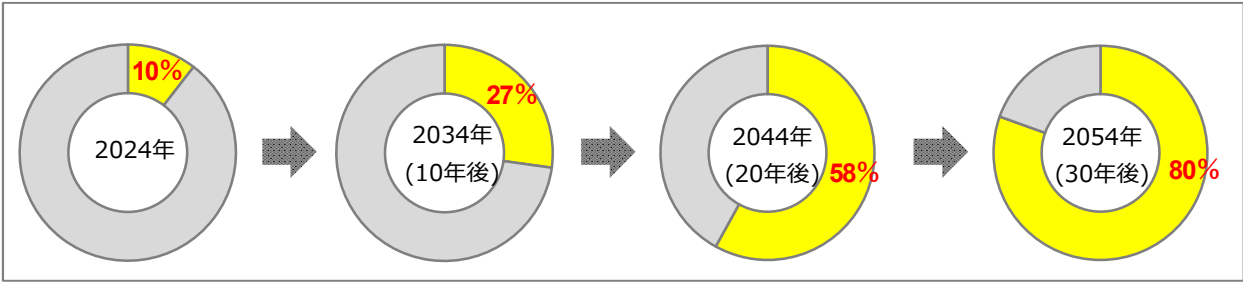


図 3－16 茨城港港湾インフラの 50 年経過割合の推移

4. 社会経済情勢の展望

4-1 労働力不足

- ・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。
- ・このため、本県においては、海上輸送・貨物鉄道輸送のさらなる利用によるモーダルシフトの促進に取り組むこととしている。
- ・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要の将来予測】

	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	原則：3,300時間
1か月の拘束時間	原則：293時間 最大：320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）が適用された場合の影響

	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

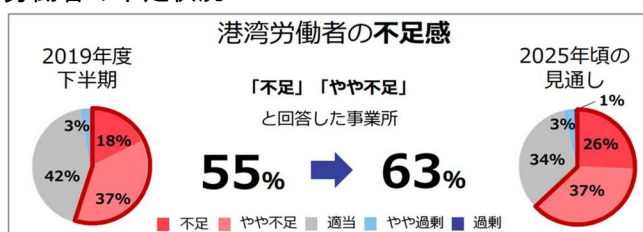
	2019年度	2040年度
成長実現・労働参加進展シナリオ		40,223人
ベースライン・労働参加斬新シナリオ	51,391人	39,549人
ゼロ成長・労働参加現状シナリオ		39,585人

※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

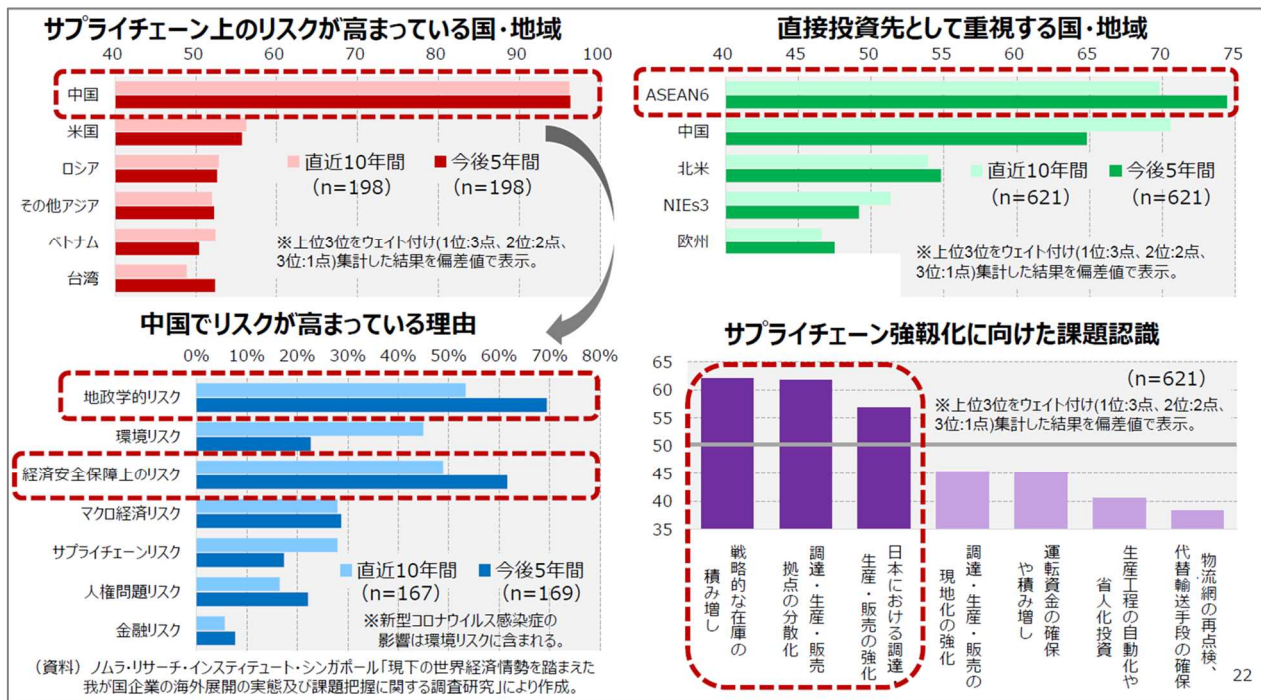


出典：「港湾労働者不足対策アクションプラン」2022年7月_国土交通省港湾局

4-2 サプライチェーンの多元化・強靱化

- ・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】

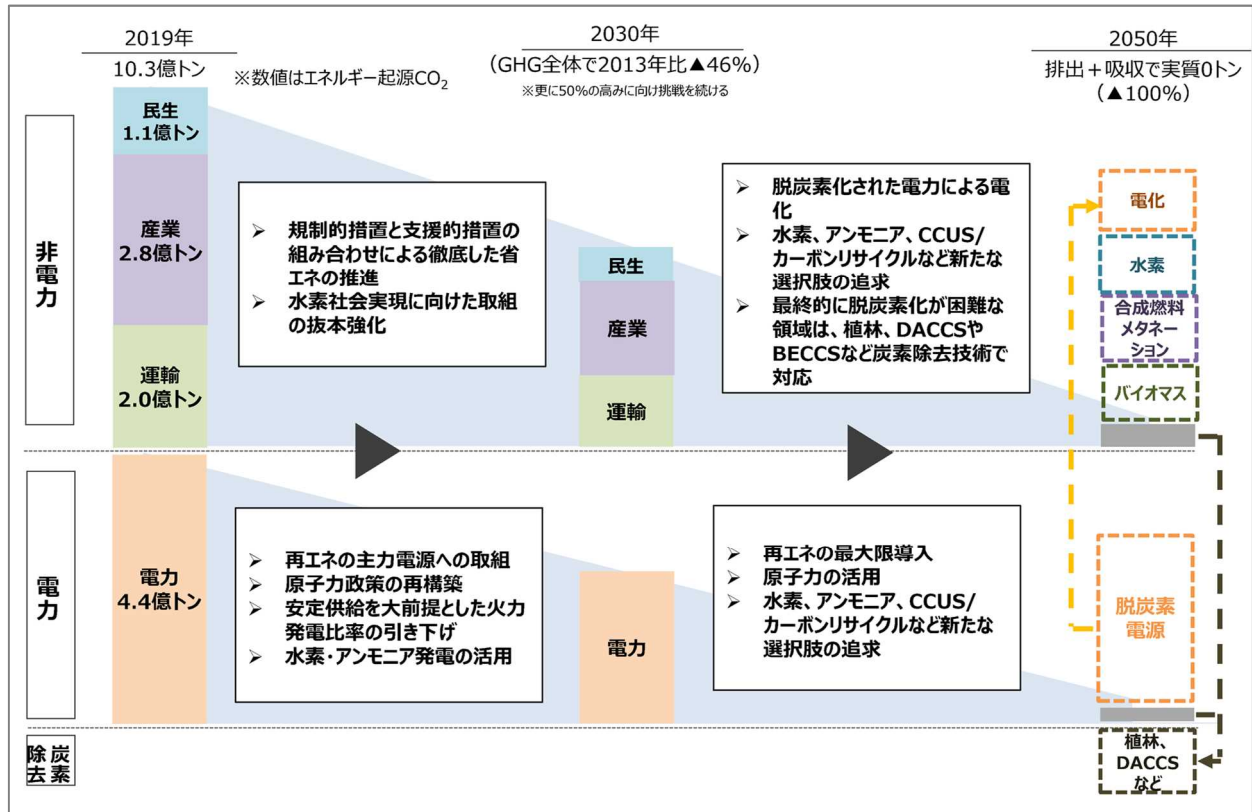


出典：「通商白書2023 概要版」2023年8月アップデート版

4-3 2050 年カーボンニュートラルの実現

- ・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】



出典: 2025 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)

【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: 2025 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

4-4 インバウンド観光の深化

- ・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、持続可能な形での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。

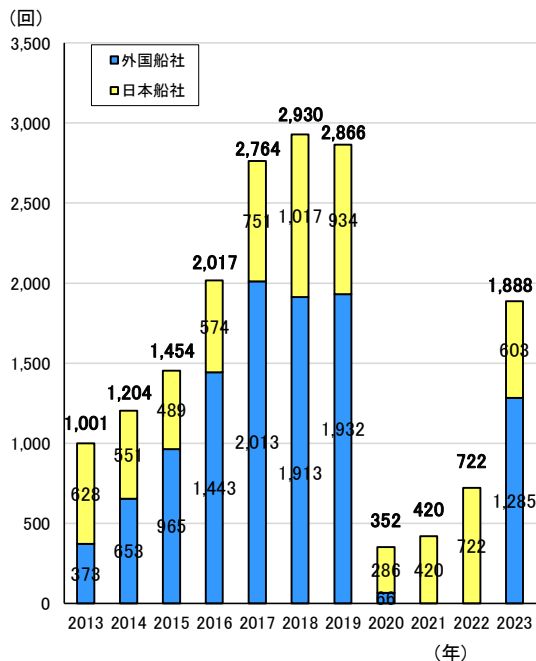


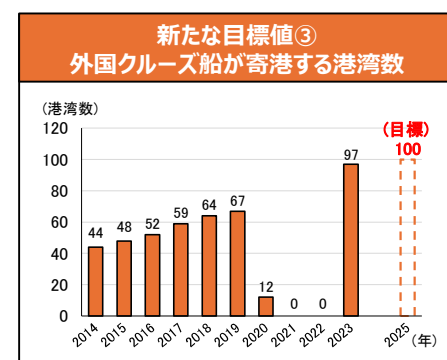
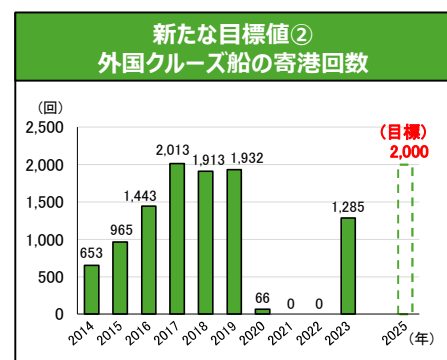
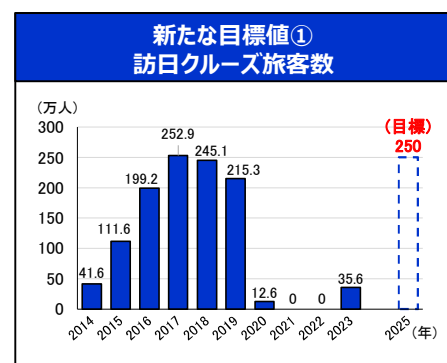
図4-1 我が国におけるクルーズ船の寄港回数の推移

資料: 国土交通省港湾局 HP

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】

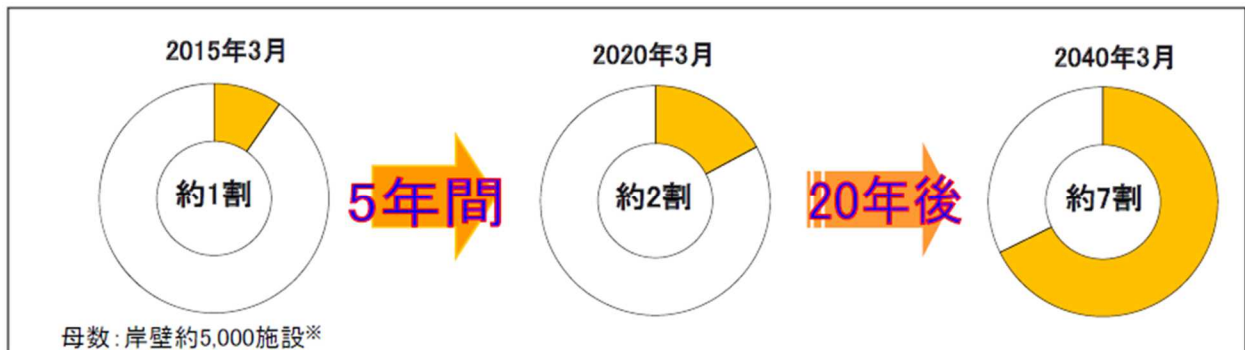
- 訪日クルーズ旅客を令和7年にコロナ禍前ピーク水準の250万人
- 外国クルーズ船の寄港回数を令和7年にコロナ禍前ピーク水準の2,000回
- 外国クルーズ船が寄港する港湾数について、令和7年にコロナ禍前ピーク水準の67港を上回る100港



4-5 インフラの老朽化

- ・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である。
- ・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】



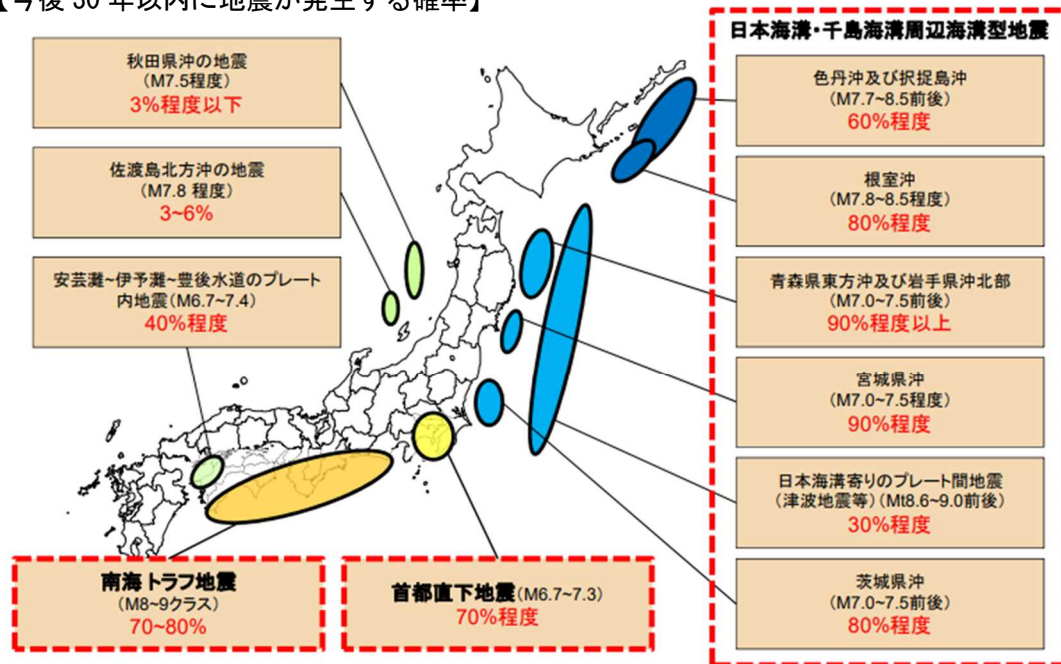
※国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁数（水深4.5m以深）：国土交通省港湾局調べ

出典：「国土交通省における港湾施設の維持管理の取組について」（国土交通省港湾局）

4-6 巨大地震の切迫

- ・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

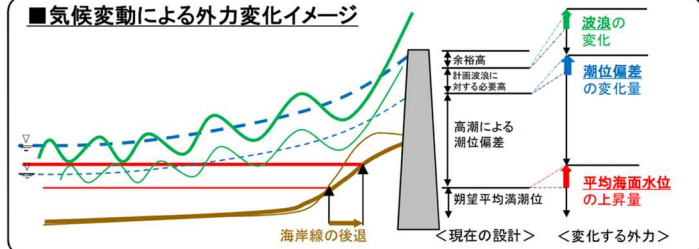
・21世紀末(2081～2100年平均)における日本沿岸の平均海面水位は、20世紀末(1986～2005年平均)に比べて上昇する。

時期	2081～2100年平均(21世紀末)	
シナリオ	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」

出典:「気候変動を考慮した臨海部の強靱化のあり方に係る参考資料」
令和5年6月28日(国土交通省港湾局)

■気候変動による外力変化イメージ



5. 茨城港の課題

5-1 物流・産業に関する課題

(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。

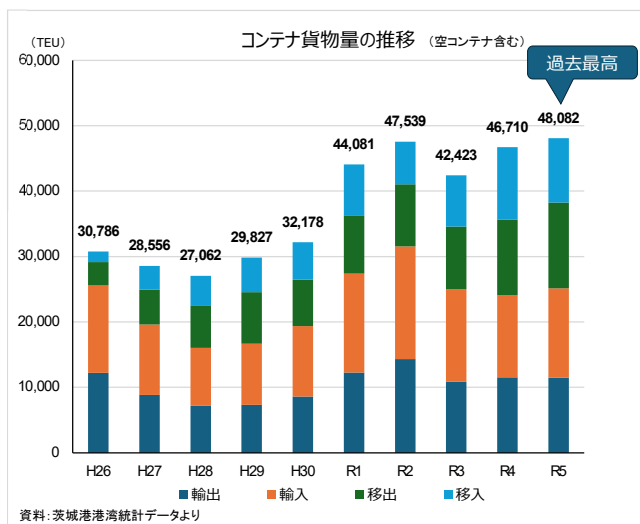


図5-1 コンテナ貨物量の推移



(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。(日立港区の西ヨーロッパ定期 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。
- ・そこで、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、RORO 貨物取扱機能の効率化・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。

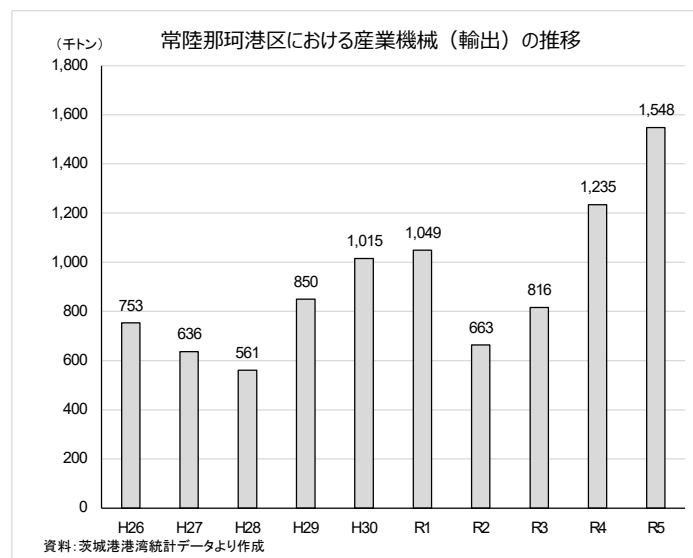


図 5-2 常陸那珂港区における産業機械(輸出)の推移



(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。

表5－1 茨城県工場立地動向

	2020年	2021年	2022年	2023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)	75件(全国1位)
工場立地面積	95ha(全国2位)	99ha(全国2位)	116ha(全国1位)	165ha(全国2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)	47件(全国1位)

資料：茨城県工場立地動向調査



5-2 環境・エネルギーに関する課題

(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、特に臨海部でのCO2排出量が多いことから、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ことが必要である。



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 さんふらわあ	車両の電化・FC化	港湾運送事業者

注：斜字体は既に実施中のもの

5-3 人流・賑わいに関する課題

(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12隻（常陸那珂港区5隻、大洗港区7隻）が寄港し、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）】



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



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



やんさ太鼓保存会による
入港歓迎演奏



浴衣着付け体験



建機展示・グッズ販売



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たが、その後はほぼ横ばいで推移している。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。**

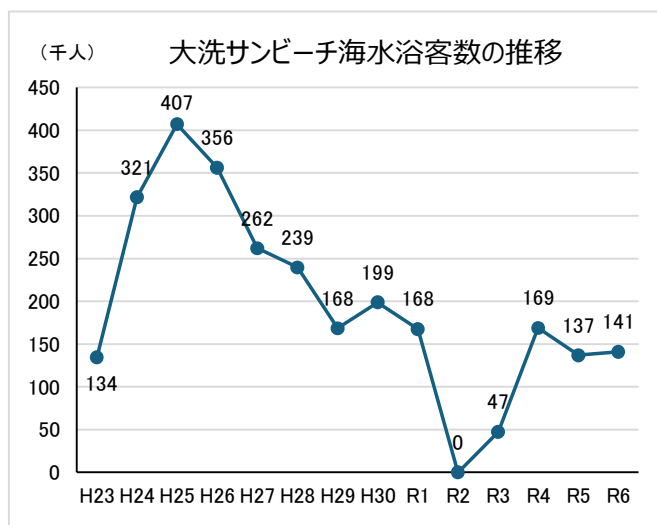


図 5-3 大洗サンビーチ海水浴客数の推移



春シーズンの潮干狩り



夏の海水浴

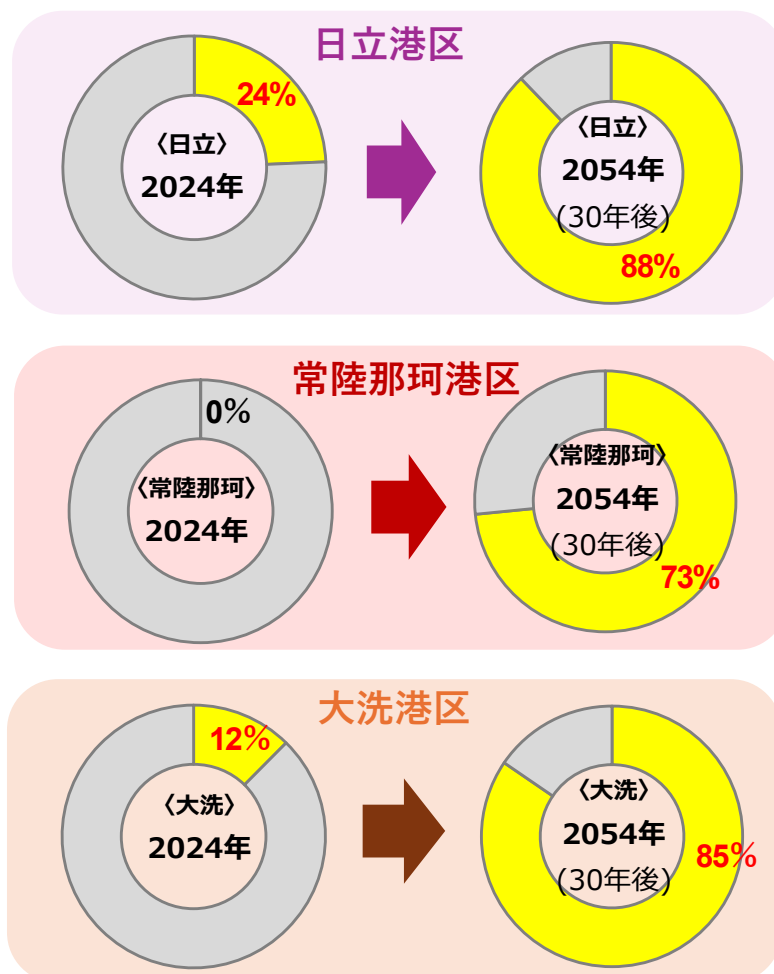


5-4 安全・安心に関する課題

(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ふ頭の1-Aドルフィン及び1-B岸壁が完成、その後1-C岸壁、1-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埠頭B岸壁が1971年(昭和46年)、第1埠頭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。

【港区別港湾インフラの老朽化（50年経過）割合の推移】



資料：港湾施設情報より作成

(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や、安全な荷役の確保のため、港内静穏度を確保するための取組を引き続き進めることが必要である。



6. 茨城港長期構想策定方針

6-1 茨城港の強み・弱み

(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、計画性を持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・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 航路が就航しており、首都圏と世界を結ぶ国際物流拠点としての機能を担っている。

➤ 首都圏と北海道を結ぶ内貿ユニットロード基地

- ・大洗港区は、苫小牧港と週 12 便体制で結ぶカーフェリー基地として、日立港区は、釧路港と週 7 便体制、常陸那珂港区は、苫小牧港と週 12 便体制で内貿定期 RORO 航路が就航しており、首都圏と北海道を結ぶ内貿ユニットロード基地としての機能を担っている。

➤ 完成自動車の輸出入拠点

- ・茨城港は広大なモータープールを有し、日立港区は、メルセデス・ベンツの東日本の輸入拠点、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・欧州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））、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、アクアワールド茨城県大洗水族館や大洗わくわく科学館等が近接するなど、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が訪れている。（R5 年度の来園者数約 180 万人）

(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、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

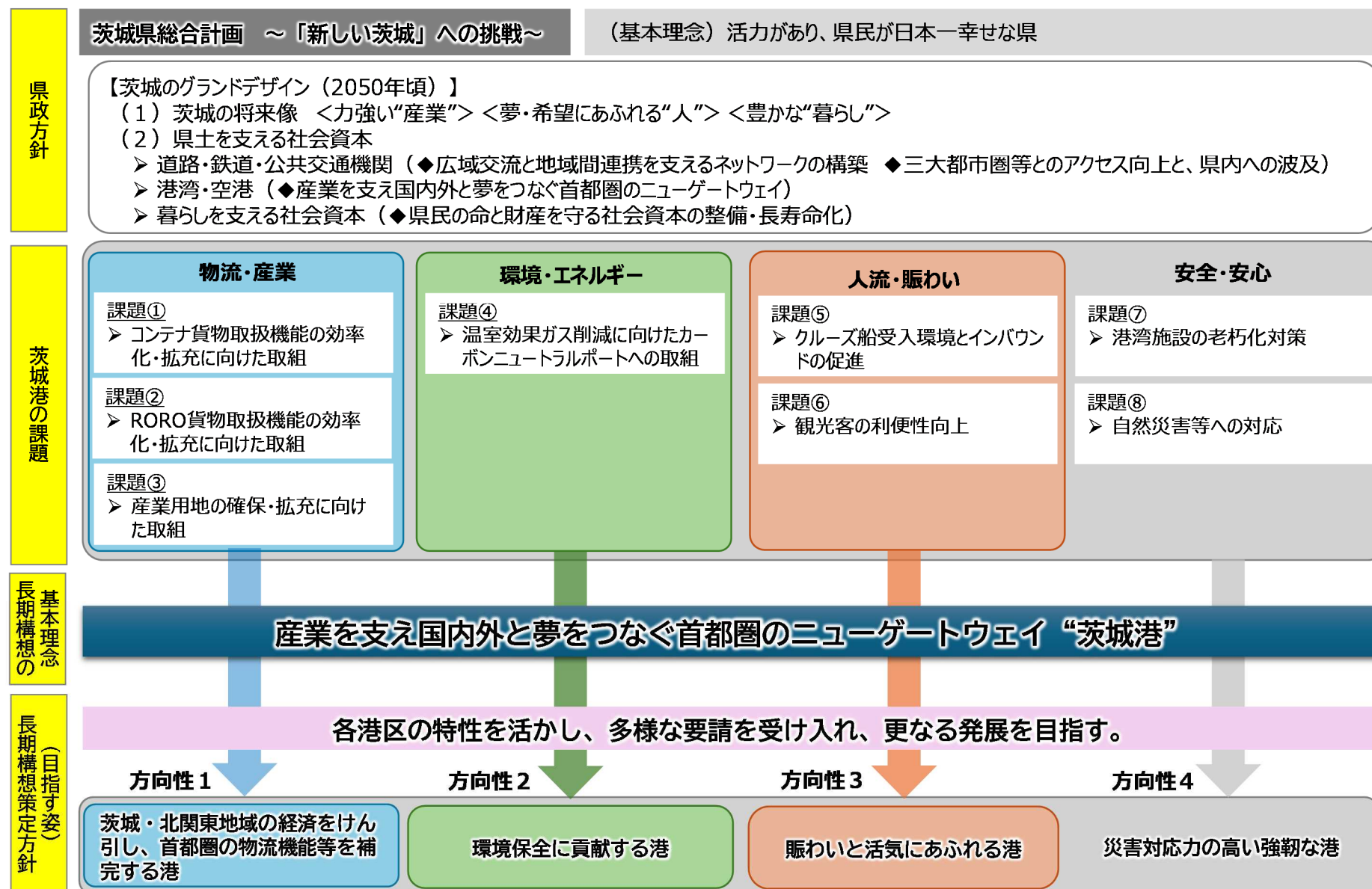
➤ クルーズ船の需要増に対応できる公共岸壁の確保

- ・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

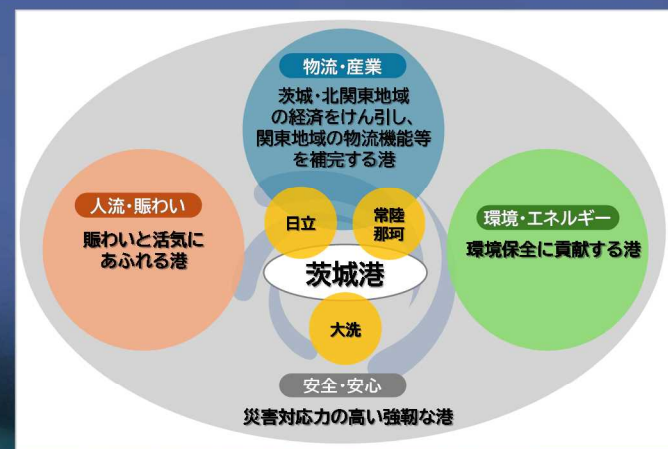
- ・港への来訪者が憩い楽しむ場における、利便性・快適性が不足している。

6-2 長期構想の方向性



【背景】

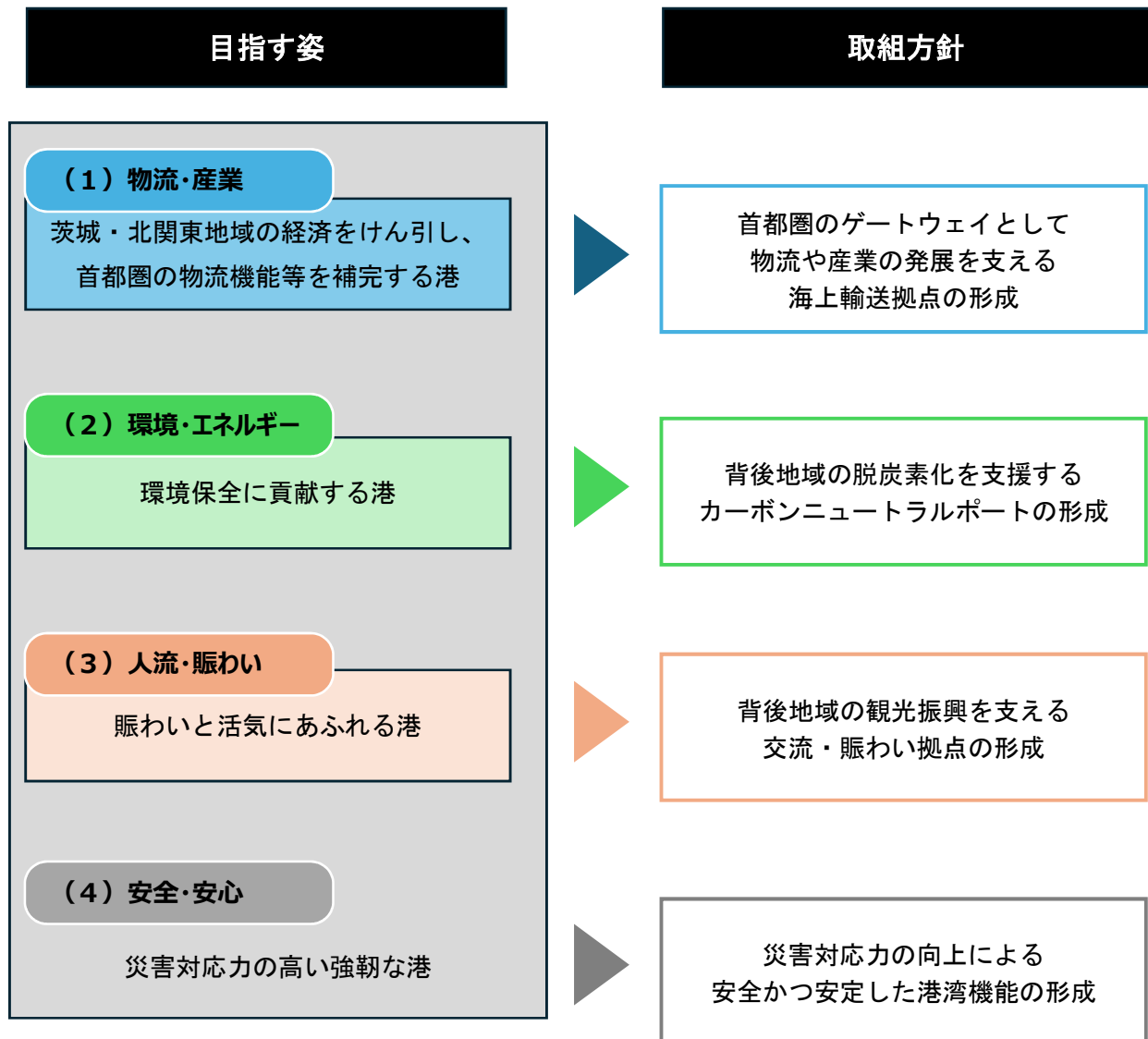
- ◇ 広域交通ネットワークを活かした物流・産業拠点としての貢献
- ◇ 脱炭素社会など環境問題の解決への貢献
- ◇ うるおいのある生活環境や賑わいの創出、人々の交流の促進、自然災害への対応など県民の豊かな生活への貢献



【長期構想の基本理念】

～ 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“茨城港”～

6-4 茨城港の取組方針



(1)「物流・産業」に関する取組方針

【茨城港の現状】

- ・外貿定期コンテナ航路が4航路週4便、国際フィーダー航路が2航路週3便運航
- ・国際定期RORO航路が11航路・月14～25便(休止中含む)運航
- ・苫小牧定期フェリー航路が週12便、釧路定期RORO航路が週7便、苫小牧定期RORO航路が週12便運航
- ・自動車物流拠点（完成自動車の輸入・輸出）
- ・エネルギー供給拠点（LNG・石炭の輸入）
- ・全国トップクラスの工場立地（茨城県全体）
- ・港湾利用における高速道路ネットワークが充実

【港湾を取り巻く環境変化】

- ・労働力不足
- ・新型コロナウイルス感染症流行によるサプライチェーンの混乱
- ・地政学的リスクや経済安全保障上のリスクの高まり

【茨城港の課題】

- ・コンテナ貨物取扱機能の効率化・拡充(常陸那珂港区)
- ・RORO貨物取扱機能の効率化・拡充(日立港区・常陸那珂港区)
- ・産業用地の確保・拡充（3港区共通）

【アンケート・ヒアリングによる要請と課題】

- ・輸送費用のメリットが出ない
- ・直行便の開設及び就航便数の増加
- ・航路の計画幅の確保
- ・貨物の保管用地や倉庫等の充実

《目指す姿》

茨城・北関東地域の経済をけん引し、首都圏の物流機能等を補完する港

《取組方針》

～首都圏のゲートウェイとして物流や産業の発展を支える海上輸送拠点の形成～

- 近年の社会を取り巻く情勢の急激な変化に対応し、県内及び北関東地域を中心に首都圏の安定的な物流や産業の発展を支える拠点としての役割を担う港づくりを目指す。

(2)「環境・エネルギー」に関する取組方針

【茨城港の現状】

- ・東京圏・北関東圏へのエネルギー供給基地（LNG・電力）
- ・「茨城港港湾脱炭素化推進計画」を作成（R5）
- ・「いばらきカーボンニュートラル産業拠点創出推進協議会」、
「アンモニアサプライチェーン構築・利用ワーキンググループ」の設置

【港湾を取り巻く環境変化】

- ・2050年カーボンニュートラルの実現
- ・2030年温室効果ガス削減目標

【茨城港の課題】

- （3港区共通）
- ・「茨城港港湾脱炭素化推進計画」に基づいた
脱炭素化に向けた取組の着実な推進

【アンケート・ヒアリングによる要請と課題】

- ・陸上電力供給システムの普及
- ・荷役機械の電化の促進
- ・次世代エネルギーへの対応

《目指す姿》

環境保全に貢献する港

《取組方針》

～背後地域の脱炭素化を支援するカーボンニュートラルポートの形成～

- 臨海部産業や港湾物流の活動における次世代エネルギーの利活用を通じて、背後圏を含む地域の脱炭素化を先導する拠点としての役割を担う港づくりを目指す。

(3)「人流・賑わい」に関する取組方針

【茨城港の現状】

- ・コロナ禍後、クルーズ船の寄港が増加
- ・北海道に繋がるフェリーを有した海の玄関口(大洗港区)
- ・大洗マリーナ、大洗サンビーチ、大洗マリントワーなど、賑わい施設が多く立地(大洗港区)
- ・首都圏初の「みなとオアシス」に認定・登録（H20）(大洗港区)

【港湾を取り巻く環境変化】

- ・インバウンド回復に向けた受入環境の整備促進
「観光立国推進基本計画」令和5年3月31日に閣議決定

【茨城港の課題】

- ・クルーズ船受入環境の強化(大洗港区・常陸那珂港区)
- ・背後観光スポットとの連携によるクルーズ船誘致
(大洗港区・常陸那珂港区)
- ・インバウンド観光の促進(大洗港区・常陸那珂港区)
- ・観光客の利便性向上(3港区共通)
- ・来訪者が楽しめるコンテンツの整備促進(3港区共通)

【アンケート・ヒアリングによる要請と課題】

- ・クルーズ船受入機能の拡充
- ・貨物動線と分離した人流動線の確保等
- ・観光拠点施設の充実

《目指す姿》

賑わいと活気にあふれる港

《取組方針》

～背後地域の観光振興を支える交流・賑わい拠点の形成～

- 県内観光の玄関口として、アフターコロナの需要の高まりに対応し、背後地域を含む地域の観光振興を支える拠点としての役割を担う港づくりを目指す。

(4)「安全・安心」に関する取組方針

【茨城港の現状】

- ・耐震強化岸壁3バース整備済
- ・津波・高潮対策として、防潮堤や水門・陸閘を整備済
- ・防波堤を粘り強い構造に改良中

【港湾を取り巻く環境変化】

- ・港湾インフラの老朽化の進行
- ・巨大災害（大規模地震等）の切迫
- ・気候変動等の影響による自然災害の頻発化・激甚化

【茨城港の課題】

- (3港区共通)
 - ・港湾施設の老朽化対策(計画的な維持管理)
 - ・自然災害への対応
 - ・船舶交通の安全性確保
- (日立港区)
 - ・長周期波やうねり対策

【アンケート・ヒアリングによる要請と課題】

- ・うねり対策の向上
- ・航路、泊地の埋没対策
- ・港湾施設の老朽化対策（計画的な維持管理）

《目指す姿》

災害対応力の高い強靱な港

《取組方針》

～災害対応力の向上による安全かつ安定した港湾機能の形成～

- 想定される大規模災害を踏まえた災害対応力を向上させ、頻発化・激甚化する自然災害から地域や産業を守り、安全・安心を支える港づくりを目指す。