

茨城港長期構想（案）

日立港区



常陸那珂港区



大洗港区



令和7年7月2日

茨城県土木部港湾課

目 次

1. 茨城港長期構想策定の経緯と進め方	1
1-1 長期構想検討委員会	1
1-2 長期構想策定の流れ	2
2. 茨城港の概要	3
2-1 茨城港の位置と役割	3
2-2 茨城港の沿革	6
2-3 茨城港の特長	12
2-4 茨城港の港勢	15
2-5 各港区の概要	25
2-6 上位計画・関連計画	28
3. 茨城港を取り巻く状況	34
3-1 港の機能	34
3-2 物流・産業	35
3-3 環境・エネルギー	42
3-4 人流・賑わい	44
3-5 安全・安心	47
4. 社会経済情勢の展望	50
4-1 労働力不足	50
4-2 サプライチェーンの多元化・強靱化	51
4-3 2050年カーボンニュートラルの実現	52
4-4 インバウンド観光の深化	53
4-5 インフラの老朽化	54
4-6 巨大地震の切迫	55
5. 茨城港の課題	56
5-1 物流・産業に関する課題	56
5-2 環境・エネルギーに関する課題	59
5-3 人流・賑わいに関する課題	60
5-4 安全・安心に関する課題	62
6. 茨城港長期構想策定方針	64
6-1 茨城港の強み・弱み	64
6-2 長期構想の方向性	66
6-3 長期構想の基本理念	67
6-4 茨城港の取組方針	68
6-5 茨城港における主な取組内容	73
7. 空間利用ゾーニング	96
8. ロードマップ	99
9. 長期構想の実現に向けて	101

1. 茨城港長期構想策定の経緯と進め方

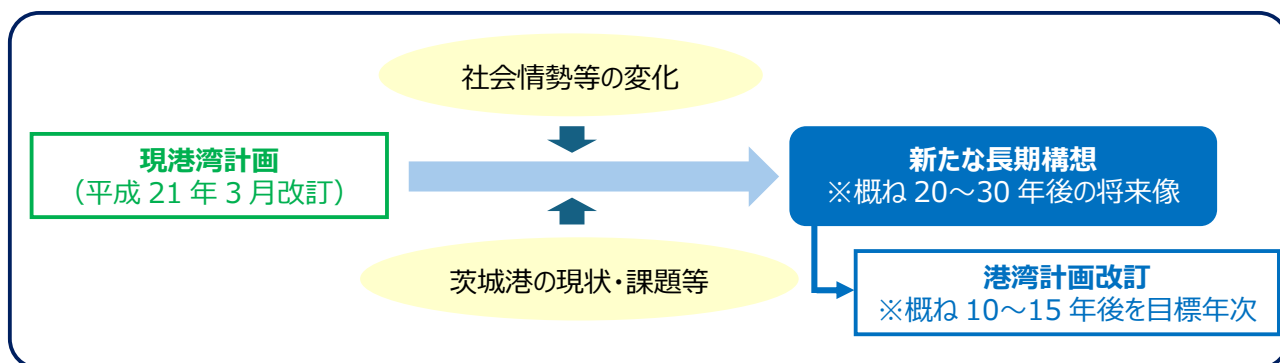
1-1 長期構想検討委員会

○背景

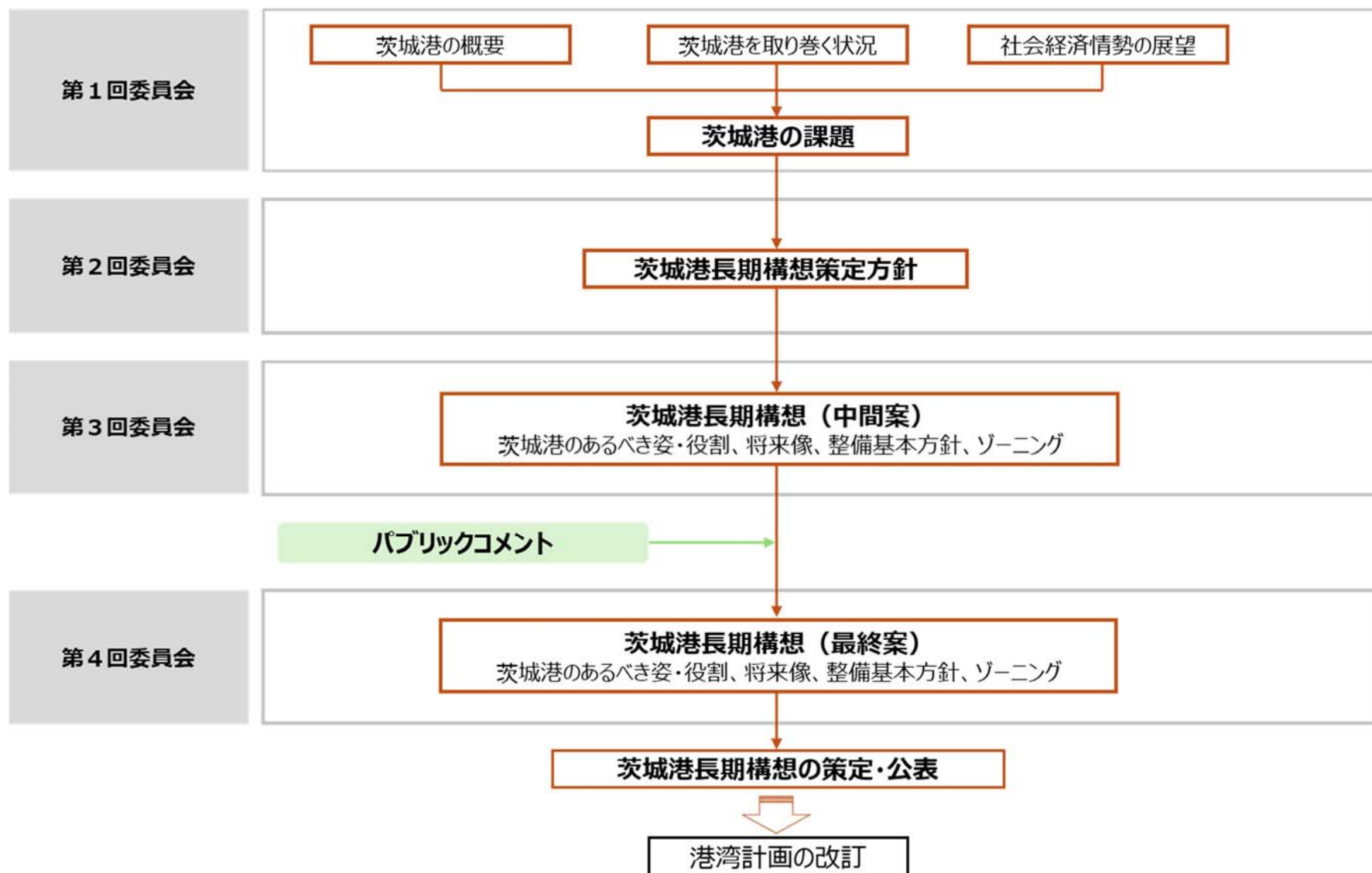
- 茨城港の現港湾計画（平成 21 年 3 月改訂）は、「茨城県港湾戦略ビジョン～首都圏 NEW ゲートウェイを目指して～（平成 19 年 12 月）」、「茨城県北 3 港港湾計画策定検討委員会（平成 21 年 2 月）」を受け、従来の日立港、常陸那珂港、大洗港の 3 港が統合港湾として一体となり、首都圏の経済活動、とりわけ北関東地域の経済・交流活動を支援すると同時に、東京湾岸地域の港湾物流機能等補完するため、また、経済活動と豊かな自然環境が調和し、3 港が一体となった魅力ある「みなとまち」を形成するため、平成 30 年代前半を目標年次として計画されたものである。
- 平成 21 年 3 月の港湾計画改訂以降、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進んだ一方、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。
- また、世界の産業構造は、2050 年カーボンニュートラルの実現、AI・IoTなどを含むDX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。



1-2 長期構想策定の流れ



2. 茨城港の概要

2-1 茨城港の位置と役割

(1) 茨城港の位置

- ・茨城港は、平成 20 年 12 月 25 日に茨城県北部の 3 つの港（日立港、常陸那珂港、大洗港）が統合し、誕生した港である。
- ・茨城港は、東京都心から北東に直線距離で約 100km、茨城県の県央地域に位置し、北関東の玄関口として利用されている。
- ・また、東京湾内との航行距離は 320km 程度、航行時間では 12 時間～16 時間となっている。

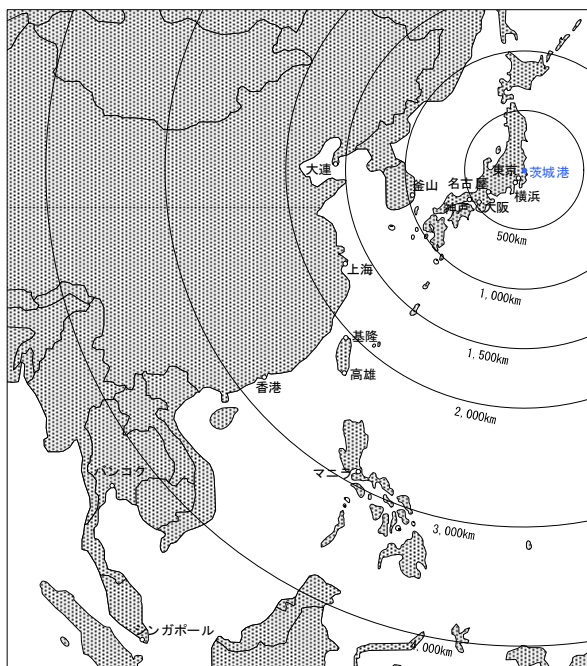


図 2-1 茨城港の位置（広域）



図 2-2 茨城港の位置（詳細）



(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。

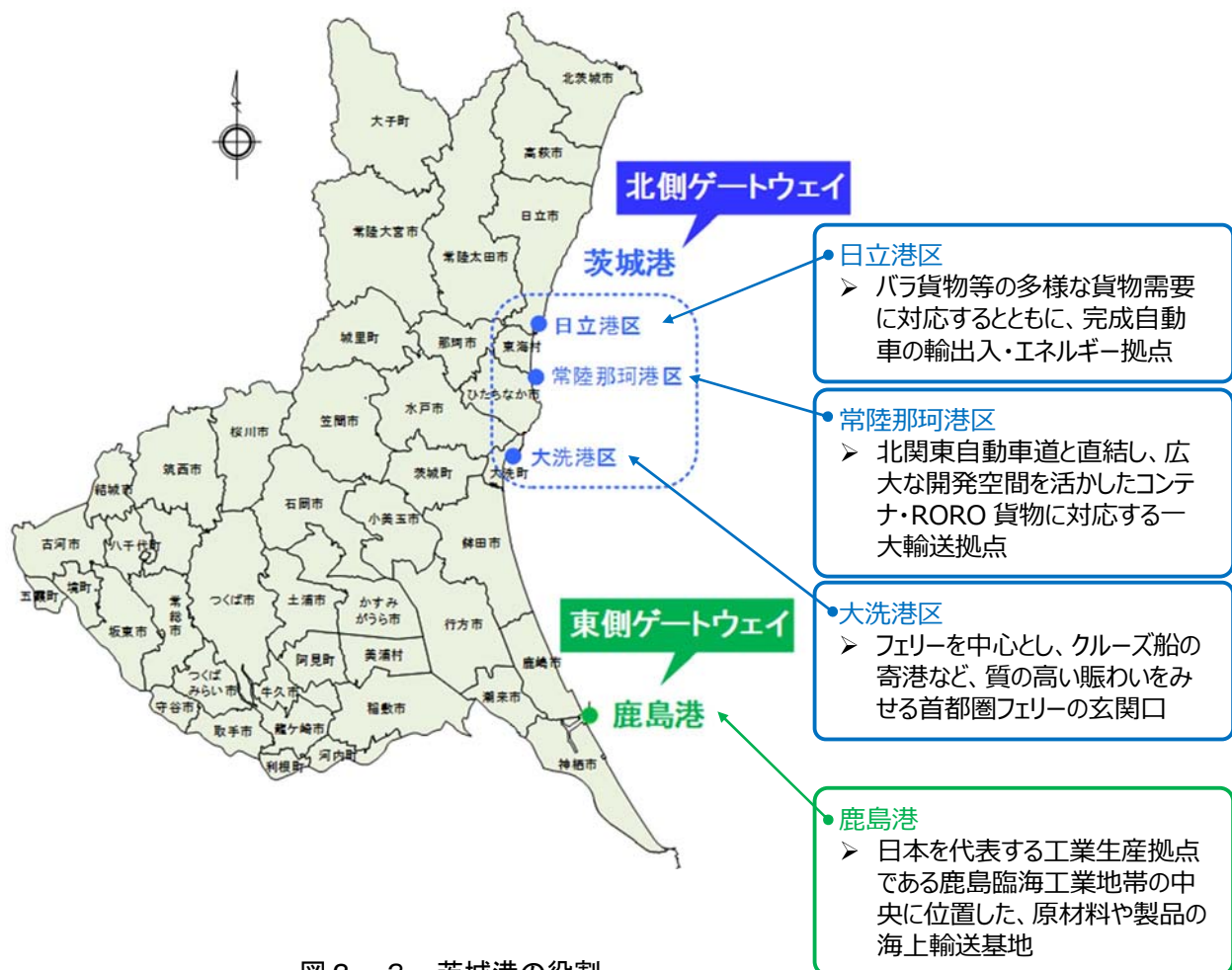


図 2－3 茨城港の役割

図 2-4 茨城港周辺の高速道路のネットワークの整備状況

2-2 茨城港の沿革

(1) 日立港区

- ・昭和 32 年に新たに埠頭の建設が着手されて以来、42 年には重要港湾の指定を受け発展を続けてきた。港内には 5 つのふ頭に 14 の公共バースを有している。
- ・現在は、完成自動車輸出入の一大拠点として、また北関東への燃料供給基地として活況を呈している。なお、第 5 ふ頭においては、国内最大規模の LNG タンクを有する「日立 LNG 基地」が平成 28 年 3 月より稼働を開始した。

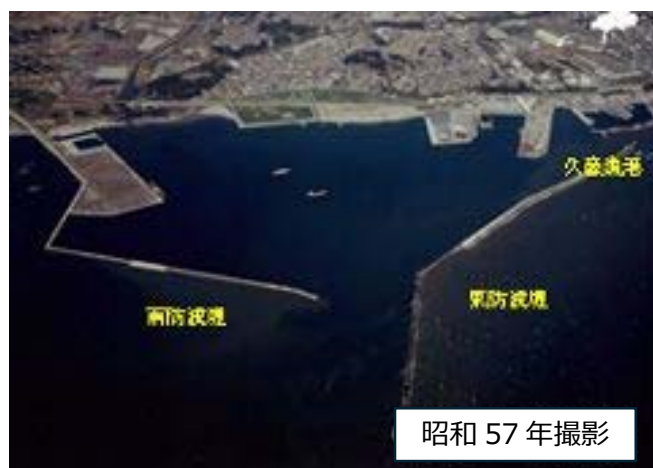


表 2 - 1 日立港区の沿革

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 月常陸那珂港へシフト)
	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 月常陸那珂港区へシフト)
	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

- ・昭和 58 年、北関東の新たな物流拠点及び首都圏の電力需要に対応するエネルギー基地を担う重要港湾として「常陸那珂港」の計画が策定された。その後、背後地域の物流需要の増大やコンテナ船の大型化等の状況に対応するものとして適切に計画を変更しつつ平成元年、工事に着手した。
- ・東・北・南防波堤及び、計画総面積 752ha(うち埋立面積 303ha)には北・中央・南の 3 ふ頭を配置、水深-18m の専用岸壁の他、-5.5m~-14m の公共岸壁を設け(一部は整備中)、首都圏の新たな国際物流拠点港湾としての機能の充実を図っている。

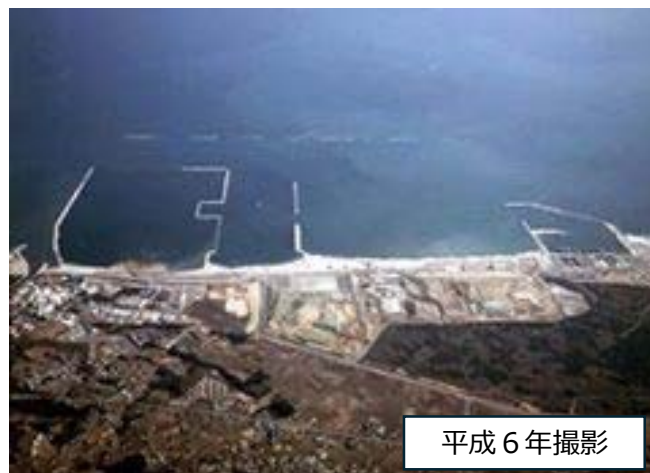
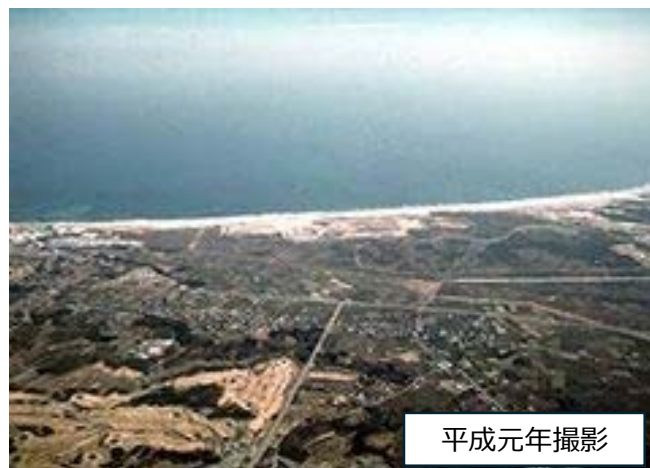


表 2-2 常陸那珂港区の沿革

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

(3) 大洗港区

- ・昭和 33 年地方港湾指定を期にそれまでの港名、磯浜港を大洗港に改め、新たな港湾建設が開始された。54 年には重要港湾の指定を受け、現在、フェリーを中心に約 1,450 万トンの貨物を取り扱っている。
- ・また、首都圏－北海道を結ぶフェリーを運航、周辺の海域環境の整備などが進められ、海洋レクリエーションの場としてもにぎわいを見せている。



表 2－3 大洗港区の沿革

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	ぱ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
令和	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
	5(2023)年	6 月	大洗マリーナ民間事業者によるリニューアルオープン
	5(2023)年	10 月	大洗港区初の外国クルーズ船入港
	7(2025)年	1 月	大洗～苫小牧航路の深夜便に LNG 燃料フェリー「さんふらわあ かむい」が就航

2-3 茨城港の特長

(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牛乳

◆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。



完成自動車の荷役



日立 LNG 基地

(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、戦後は米軍に接収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、物流拠点等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、令和 3 年 1 月には共同火力発電所 1 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 12 月現在)、近隣には建設機械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

- ✓ 大型コンテナ船に対応する国際海上コンテナターミナルや RORO 船に対応する岸壁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及び 4 車線化工事が順次進められていることに伴い、環状型の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ニ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

- ✓ 大洗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

2-4 茨城港の港勢

(1) 取扱貨物量の概要

1) 茨城港（3港区計）取扱貨物量の推移

- ・茨城港全体の取扱貨物量は増加傾向で推移しており、令和5年は過去最高の3,877万トンとなっている。
- ・外内出入別の推移としては、輸入貨物は年次により若干の増減はあるものの順調に増加、輸出貨物は、H29～R3は横ばいで推移していたが、近年、増加傾向である。移出・移入貨物はほぼ横ばいで推移している。

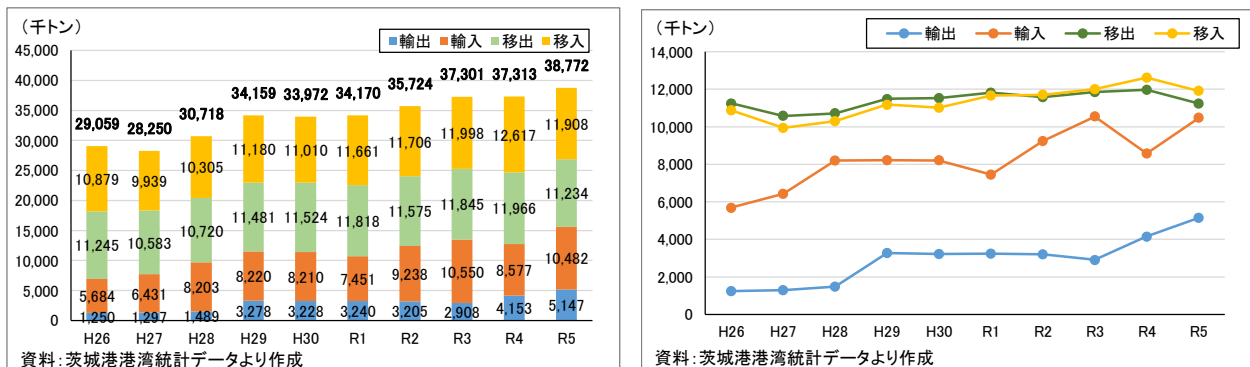


図 2-5 茨城港（3港区計）取扱貨物量の推移

2) 日立港区取扱貨物量の推移

- ・日立港区の取扱貨物量は、令和4年に一時的に減少したが、令和5年には回復し、過去最高の857万トンの取扱量となっている。
- ・外内出入別の推移としては、輸出、移出入はほぼ横ばいで推移しており、日立港区全体の貨物量増減は、輸入貨物の増減によるものである。
- ・令和5年の輸入量の増加要因は、LNG受入栈橋の浚渫工事がなく、栈橋の稼働日数が増えたため増加したものである。

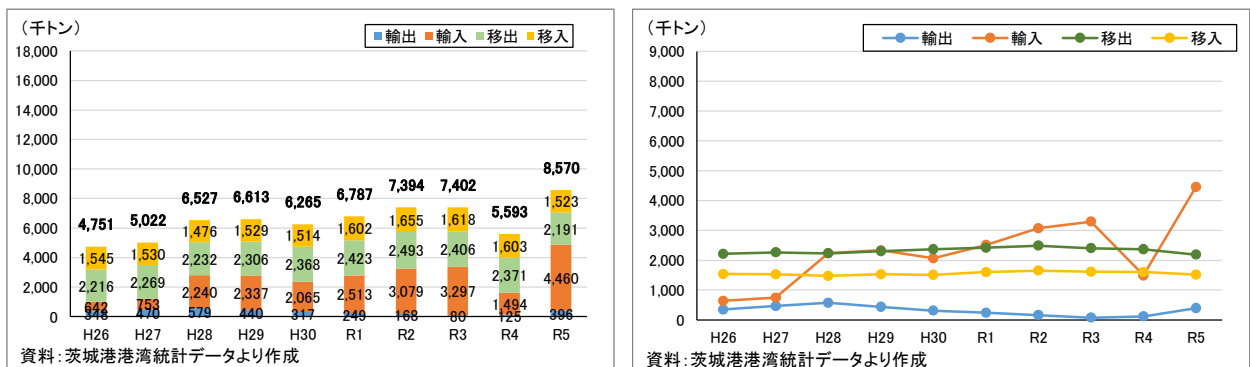


図 2-6 日立港区取扱貨物量の推移

3) 常陸那珂港区取扱貨物量の推移

- ・常陸那珂港区の取扱貨物量は、令和元年に若干減少、その後増加傾向にあったが、令和5年は火力発電所の定期点検の影響により減少している。
- ・外内出入別の推移としては、輸入貨物は近年やや減少、輸出貨物は令和4年以降増加、移入貨物は微増、移出貨物は横ばいで推移している。

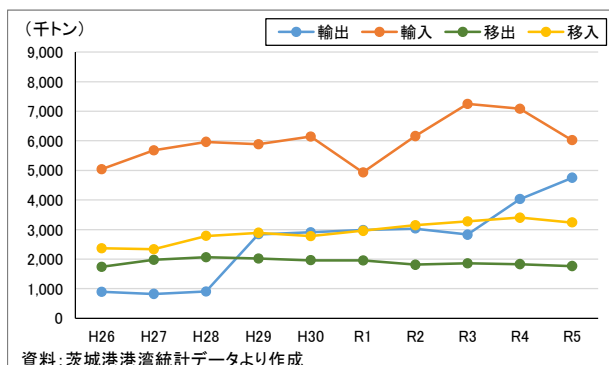
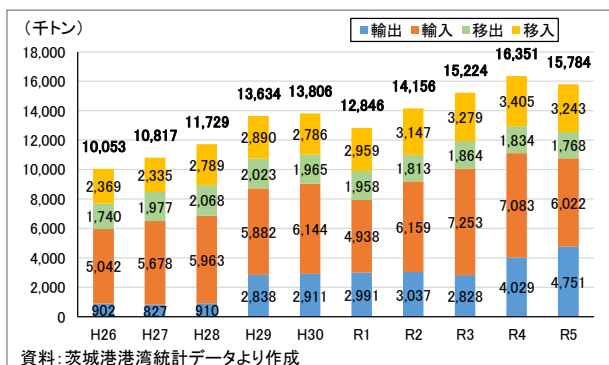


図2-7 常陸那珂港区取扱貨物量の推移

4) 大洗港区取扱貨物量の推移

- ・大洗港区の取扱貨物量は、年次により若干の増減はあるものの、近年は約1,450万ト前後で推移している。大洗港区が外貿貨物の取扱はなく、移出入別では、ほぼ同量の取扱量となっている。

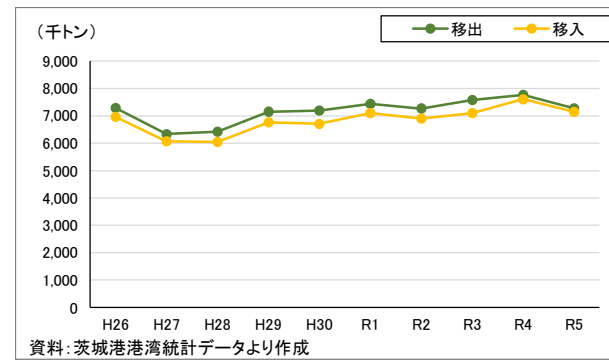
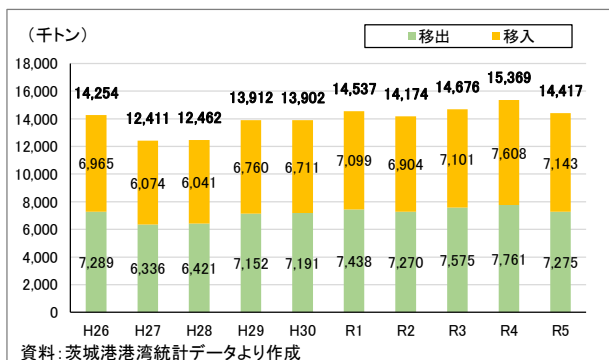


図2-8 大洗港区取扱貨物量の推移

(2) 荷姿別取扱貨物量

1) 茨城港（3 港区計）荷姿別取扱貨物量の推移

- ・茨城港（3 港区計）の荷姿別貨物量の推移としては、バルク貨物が年次別に若干の増減があるものの順調に増加しており、R5 年は過去最高の取扱量となっている。次いで、フェリー貨物、RORO 貨物となっており、両貨物とも微増傾向となっている。

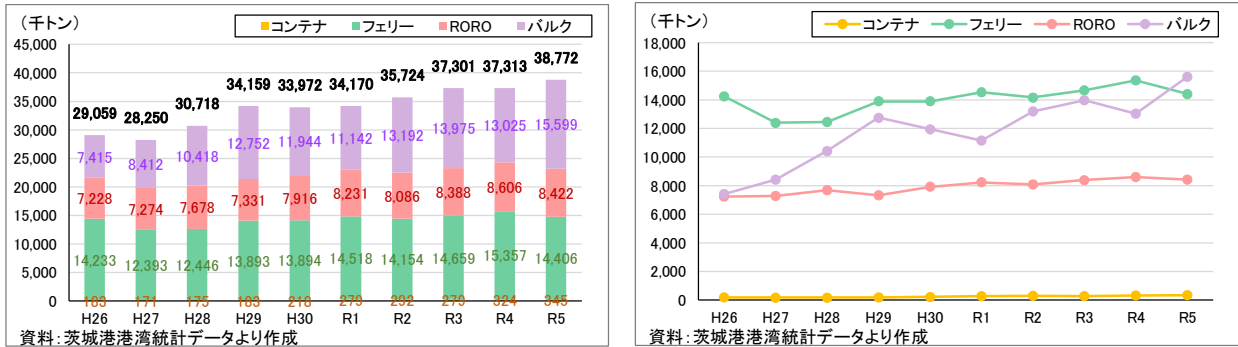


図 2－9 茨城港（3 港区計）取扱貨物量の推移

2) 日立港区取扱貨物量の推移

- ・日立港区での取扱貨物は、RORO 貨物（北海道定期 RORO 航路：日立港区～釧路港）とバルク貨物である。RORO 貨物は、ほぼ横ばいで推移、バルク貨物は、順調に増加しており、R5 年は過去最高の取扱量となっている。（※R4 年の減少要因は、LNG 受入栈橋の浚渫工事により、栈橋の稼働日数の減少によるものである。

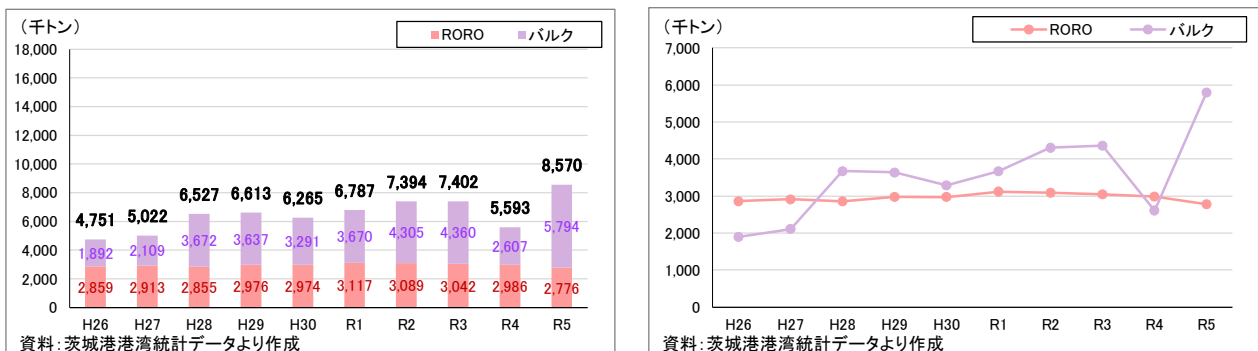


図 2－10 日立港区取扱貨物量の推移

3) 常陸那珂港区取扱貨物量の推移

- ・常陸那珂港区の取扱貨物は、コンテナ貨物、RORO 貨物、バルク貨物である。コンテナ貨物と RORO 貨物は微増傾向、バルク貨物は年次により若干の増減があるものの、増加傾向にある。

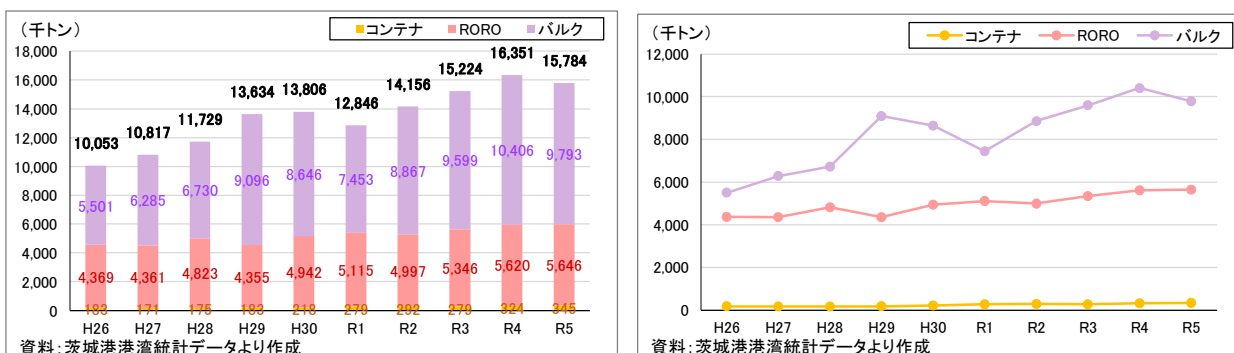


図 2 - 1 1 常陸那珂港区取扱貨物量の推移

4) 大洗港区取扱貨物量の推移

- ・大洗港区の取扱貨物は、フェリー貨物とバルク貨物であるが、ほぼ、フェリー貨物が占めている。フェリー貨物は、H29 年以降、ほぼ横ばいで推移、バルク貨物も少量であるが、ほぼ横ばいで推移している。

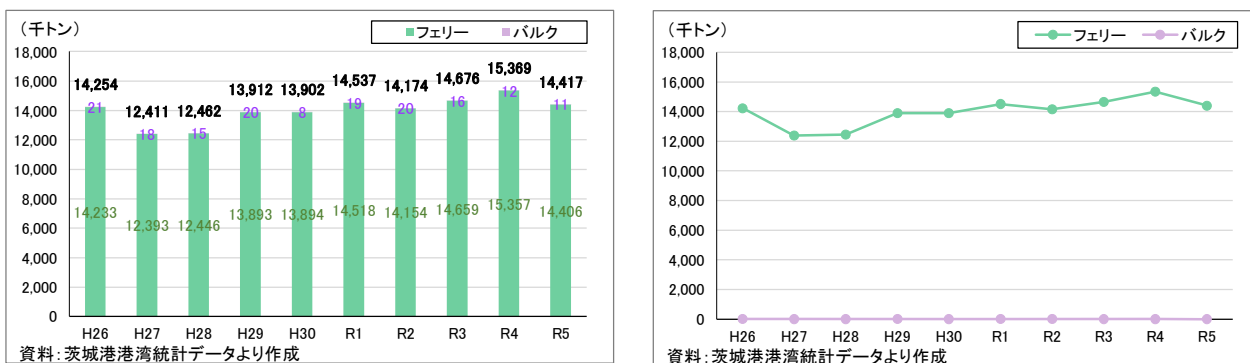


図 2 - 1 2 大洗港区取扱貨物量の推移

(3) 品目別取扱貨物量

R5 年実績における各港区の品目別貨物量は以下のとおりである。

1) 日立港区

- ・日立港区における外内出入別品目別貨物量（R5 年実績）は、輸出貨物は完成自動車約 89%、輸入貨物は LNG が約 87%、移出貨物は完成自動車約 88%と特定の品目が特化した取扱量となっている。移入貨物は、セメント、非鉄金属、その他畜産品、揮発油等、多様な品目の取扱量となっている。

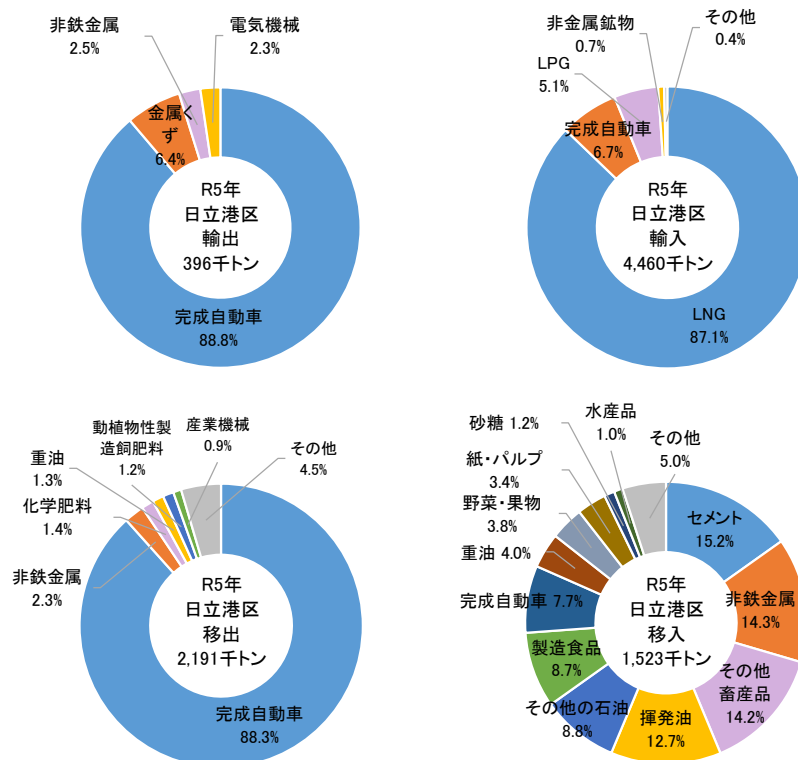


図 2 - 1 3 日立港区品目別取扱貨物量（R5 年実績）

2) 常陸那珂港区

- 常陸那珂港区における外内出入別品目別貨物量（R5 年実績）は、輸出貨物は完成自動車が約 63%、輸入貨物は石炭が約 94%、移入貨物は完成自動車が約 62%と特定の品目が特化した取扱量となっている。移出貨物は、製造食品、その他日用品、完成自動車等、多様な品目の取扱量となっている。

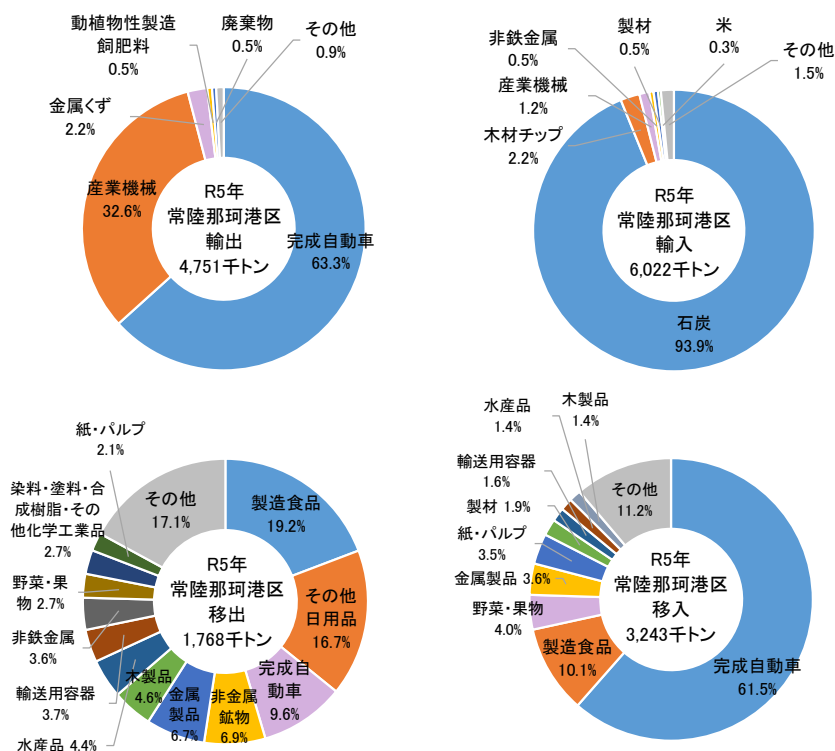


図 2 - 1 4 常陸那珂港区品目別取扱貨物量（R5 年実績）

3) 大洗港区

- ・大洗港区における外内出入別品目別貨物量（R5 年実績）は、輸出貨物及び輸入貨物の取扱いはない。移出貨物及び移入貨物とも、ほぼフェリー貨物となっている。

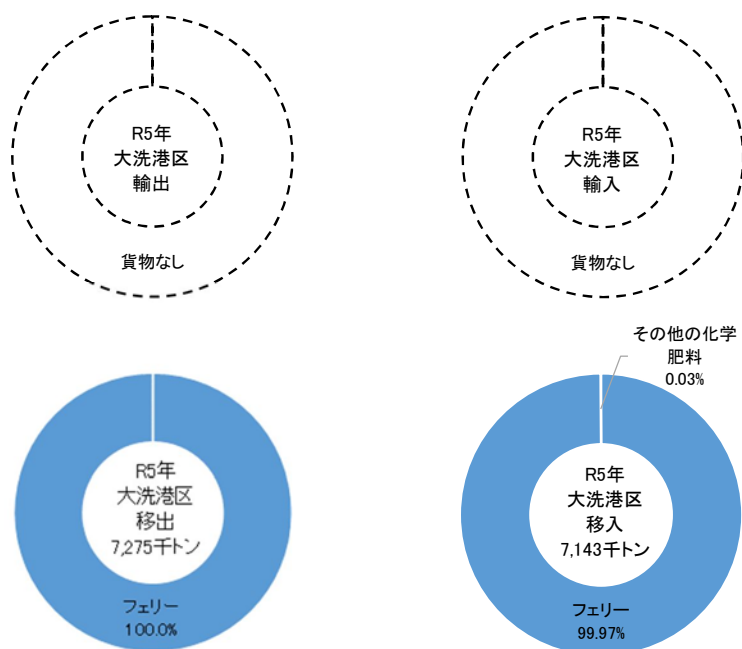


図 2－15 大洗港区品目別取扱貨物量（R5 年実績）

(4) 貨物形態別取扱貨物量

1) コンテナ貨物

- ・コンテナ貨物の取扱貨物量は、H30 から R1 にかけて増加したが、その後はほぼ横ばいで推移している。外内出入別では、輸出・輸入貨物は H28 年から R2 年までは増加傾向にあったが、R3 年に減少し、その後、横ばいで推移している。移出・移入貨物は順調に増加傾向にある。

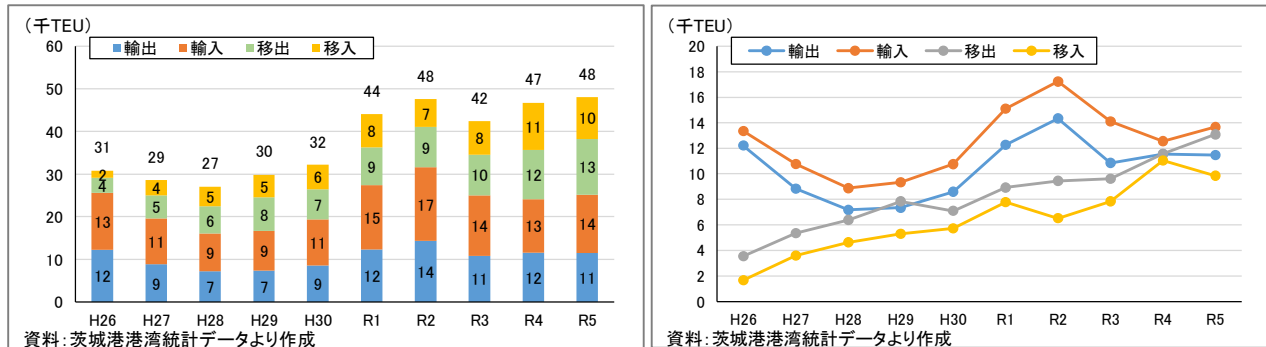


図 2-16 コンテナ貨物取扱貨物量の推移 (常陸那珂港区)

2) RORO貨物

- ・RORO 貨物の取扱貨物量は、R1 年以降ほぼ横ばいで推移している。移出・移入貨物は、北海道定期 RORO 航路 (日立港区～釧路港) の貨物であり、移入貨物が微増傾向、移出貨物はほぼ横ばいで推移している。輸出貨物の主要品目は産業機械であり、近年、やや増加傾向にある。

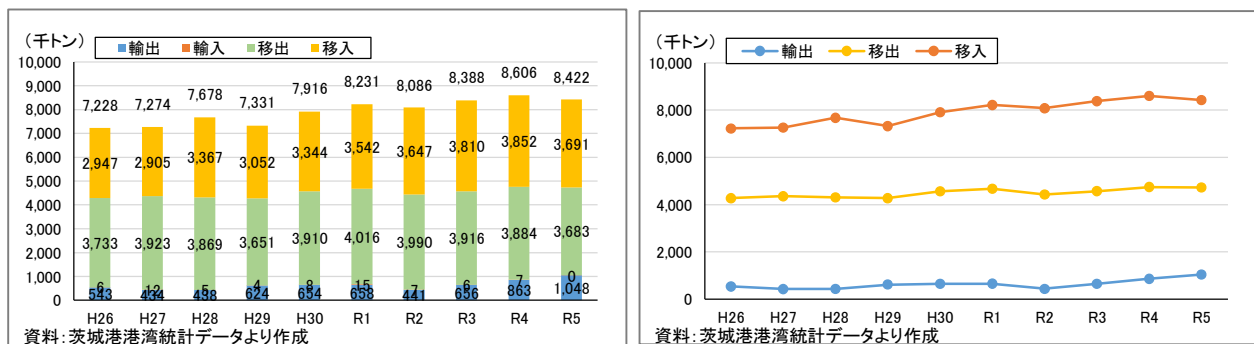


図 2-17 RORO貨物取扱貨物量の推移 (日立港区・常陸那珂港区)

3) フェリー貨物

- ・フェリー貨物の取扱貨物量は、H29 年以降、ほぼ横ばいで推移している。移出・移入別の取扱量は、ほぼ同量となっている。

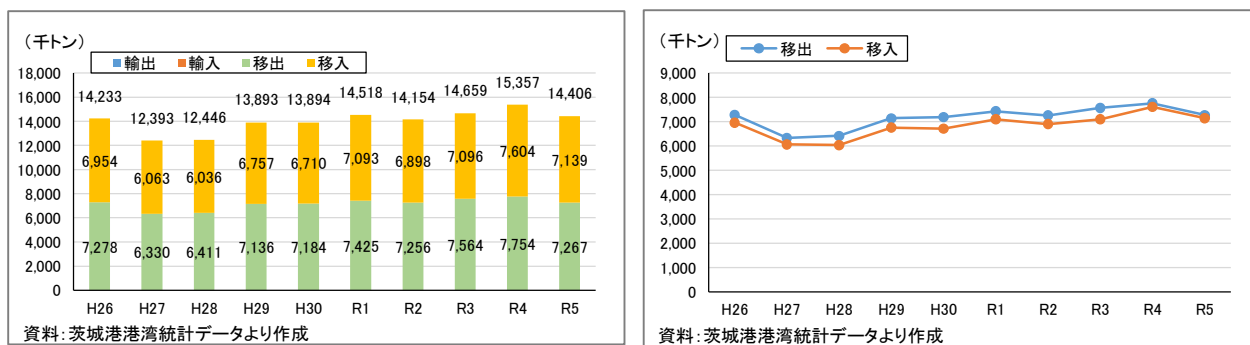


図 2-18 フェリー貨物取扱貨物量の推移（大洗港区）

(5) 主要品目別取扱貨物量

1) 完成自動車

- 完成自動車の取扱貨物量の推移は、H28年からH29年にかけて急増、その後、R3年までは横ばいで推移していたが、R4年以降、再び増加傾向にある。外内出入別では、R5年実績において、輸出貨物が全体量の約43%を占めており、H28年からH29年にかけて急増、その後、R3年までは横ばいで推移、輸入貨物は微減、移出貨物はほぼ横ばい、移入貨物は順調に増加している。

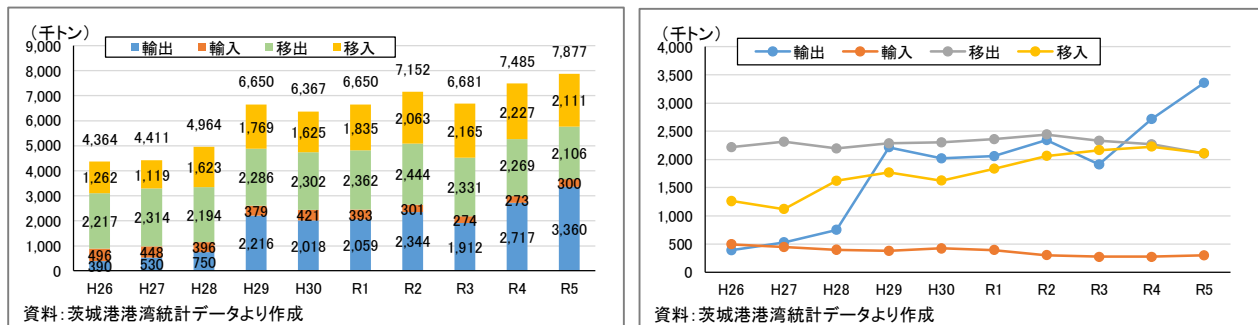


図2-19 完成自動車取扱貨物量の推移

2) 産業機械

- 産業機械の取扱貨物量の推移は、H28年からR1年までは順調に増加していたが、R2年に減少(前年比約34%減)、その後、再び増加しており、R5年は過去最高の約171万トンの取扱量となっている。外内出入別では、ほぼ輸出貨物となっており、R5年実績において約91%を占めている。

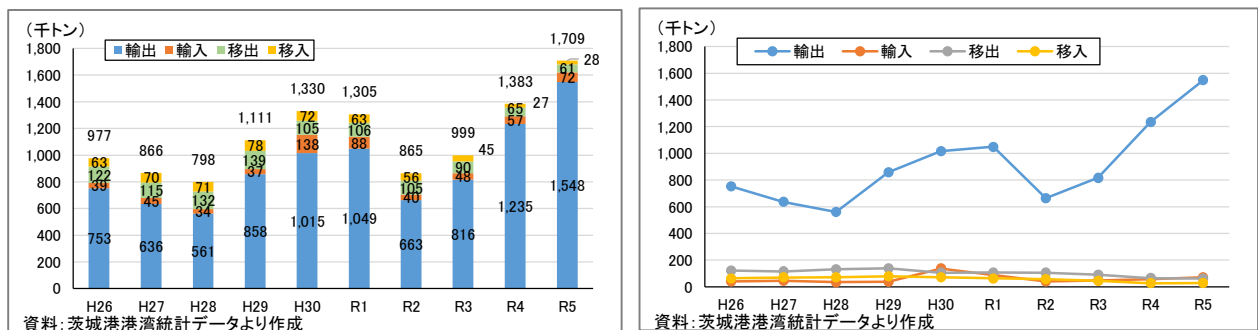


図2-20 産業機械取扱貨物量の推移

2-5 各港区の概要

(1) 日立港区 ～完成自動車の輸送拠点・首都圏の新たなエネルギー供給拠点～

- ・日立港区は、様々な貨物を取扱う北関東の玄関口として発展し、現在では完成自動車（メルセデス・ベンツの輸入基地、日産自動車の輸出基地）、石油製品、重油、LNG等を取扱っている。また、北海道定期航路（日立港区～釧路港）では、大型 RORO 船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運ばれている。



日立港区と釧路港を結ぶ 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



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)

- 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・欧州向けの輸出基地
- 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

(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～

- ・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発展し、栃木県、群馬県を結ぶ北関東自動車道により、京浜港に一極集中している物資の流れを転換し、迅速かつ環境負荷の少ない物流を実現している。



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 月供用開始)



ダイヤモンド・プリンセス(R5.4 月寄港)

- コマツ、日立建機の建設機械の組立工場が立地
- SUBARU(群馬製作所)による完成自動車の北米・欧州輸出基地
- 北海道定期RORO航路(常陸那珂港区～苫小牧港)就航:1日2便(日曜日を除く)
- 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)

(3) 大洗港区 ～フェリー・人流・物流の賑わい拠点～

・1985年(昭和60)年3月のカーフェリー就航以来、首都圏と北海道を結ぶカーフェリー基地として発展を続けている。また、クルーズ船の寄港も定着しており、物流・人流の交流拠点として賑わっている。



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

- 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1月に新造船(LNGハイブリッド)就航
- R6年度クルーズ船寄港実績
 - ・こつぽん丸:5回
 - ・ナショナルジオグラフィックレゾリューション:1回
 - ・レガッタ:1回
- 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)

2-6 上位計画・関連計画

(1) 国の上位計画・関連計画

分類	上位計画・関連計画	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)	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)	【今後の物流施策の方向性】 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)	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 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 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 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)	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・関連計画	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)	【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】 ・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・磐城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)	●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】	●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)	【取組方針】 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

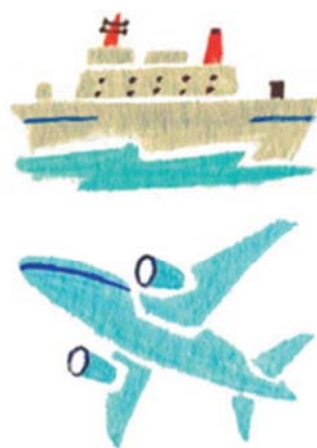
- ・東京方面との鉄道等のアクセス強化により、リニア中央新幹線とのアクセス性が高まり、大阪・名古屋といった三大都市圏等とのネットワークが飛躍的に向上し、経済・学術・文化など様々な分野の交流が活発になることで県内にその効果が広く波及し、県全体の発展を支えるとともに、有事の際の東京の都市機能のバックアップ等の備えが整っています。



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、コンテナやパ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・長寿命化

- ・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、施設の長寿命化が図られ、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・関連計画	概要
総合計画	日立市総合計画 (令和4年3月日立市)	➤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 ・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)	➤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 ・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)	➤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】 ・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】 ・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)	➤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

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）

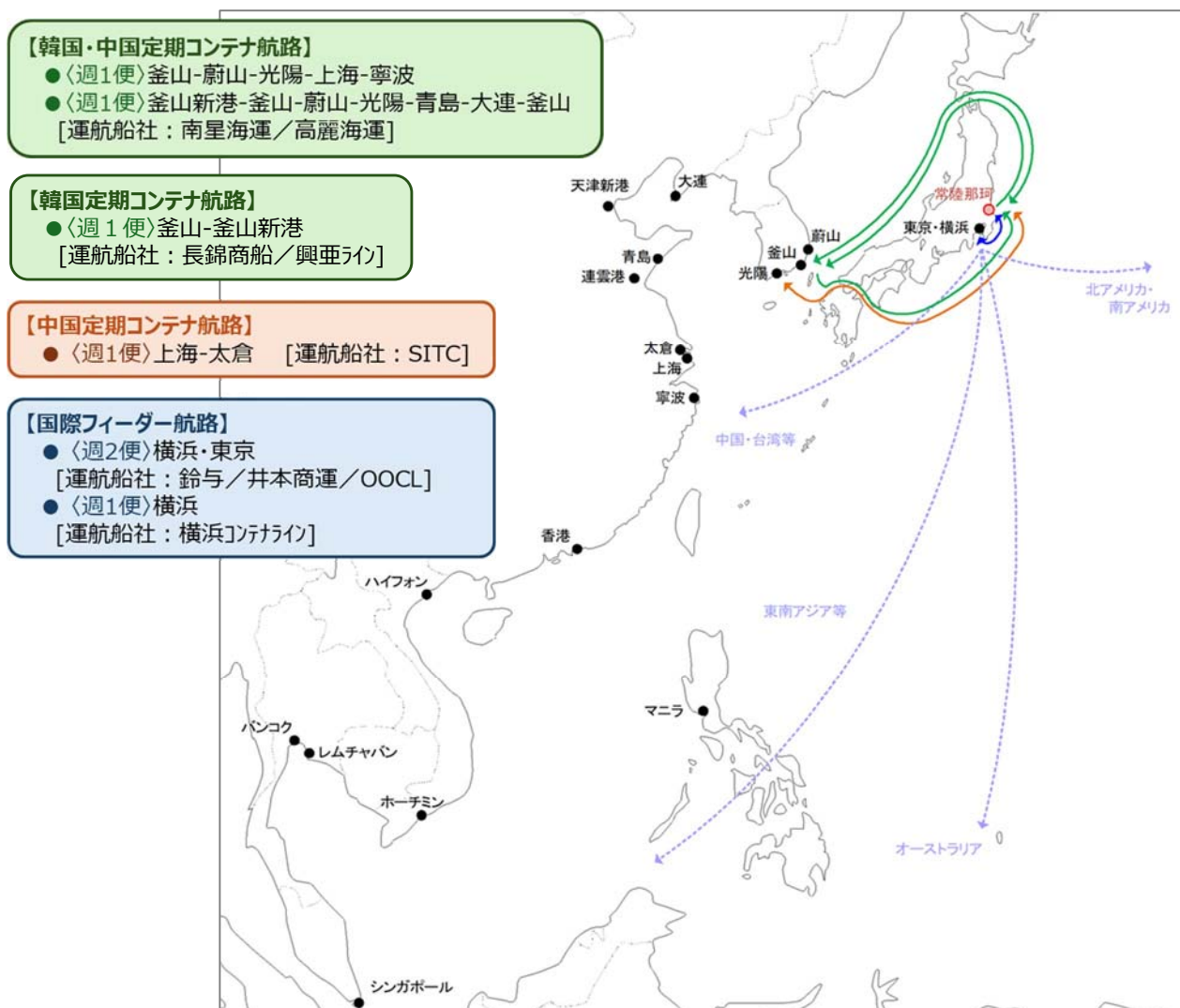


図3-1 定期コンテナ航路図（令和7年7月時点）

(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〉

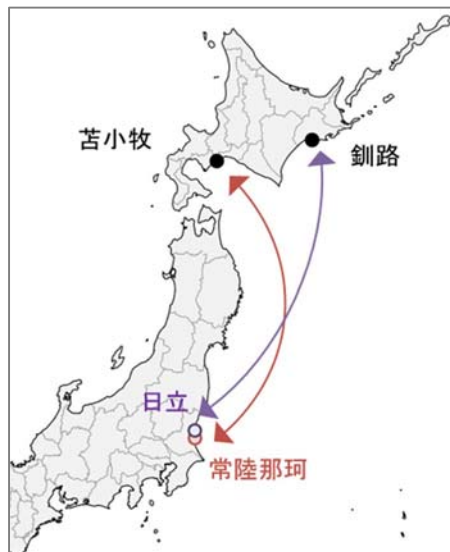


図 3-2 定期内貿 RORO 航路図

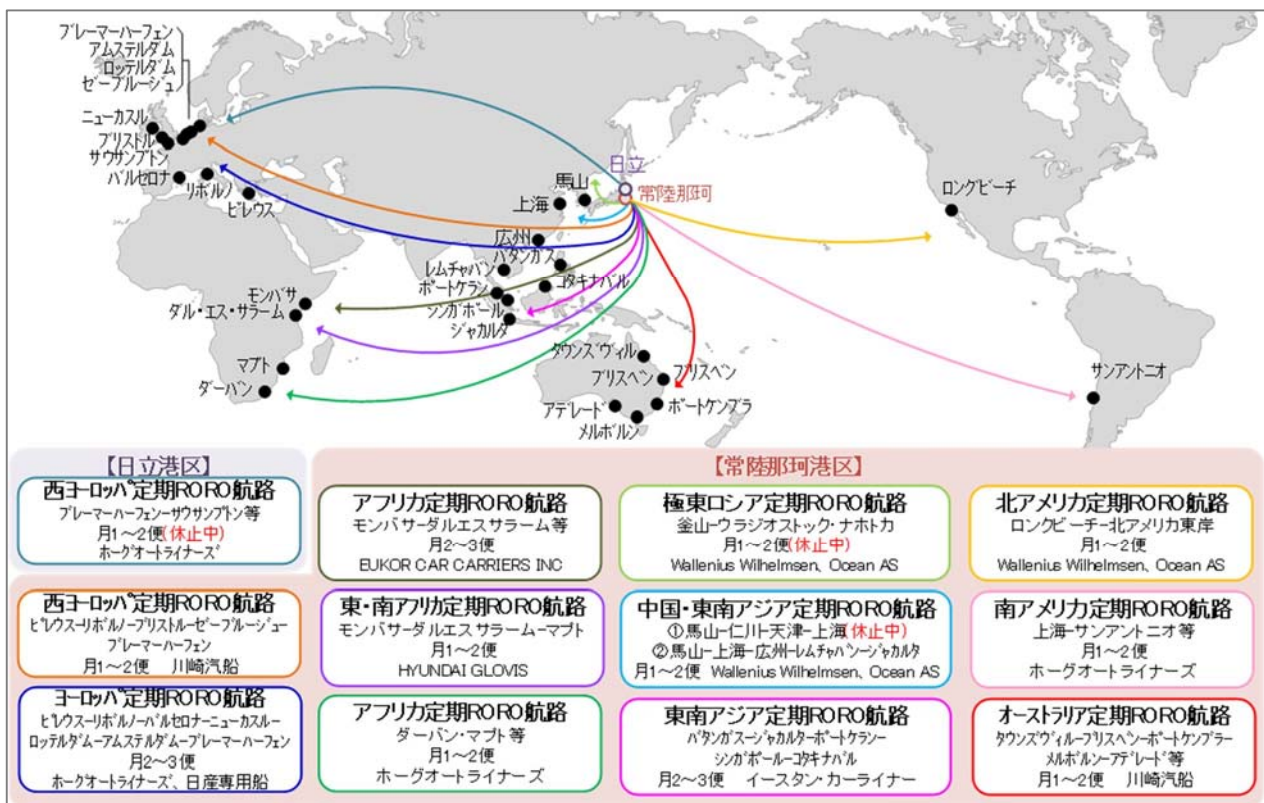


図 3-3 定期外貿 RORO 航路図

(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。

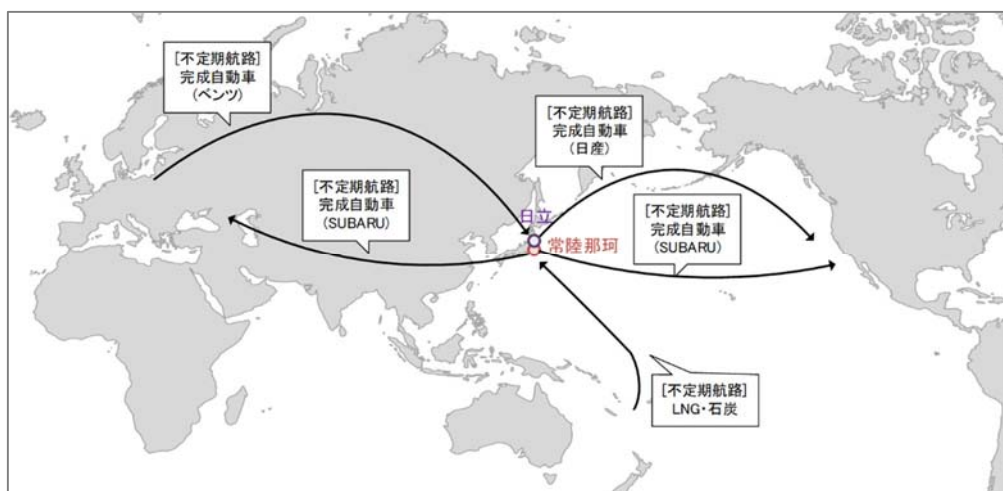


図3-5 不定期航路図

(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3-1-1 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 kW	石炭	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



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。

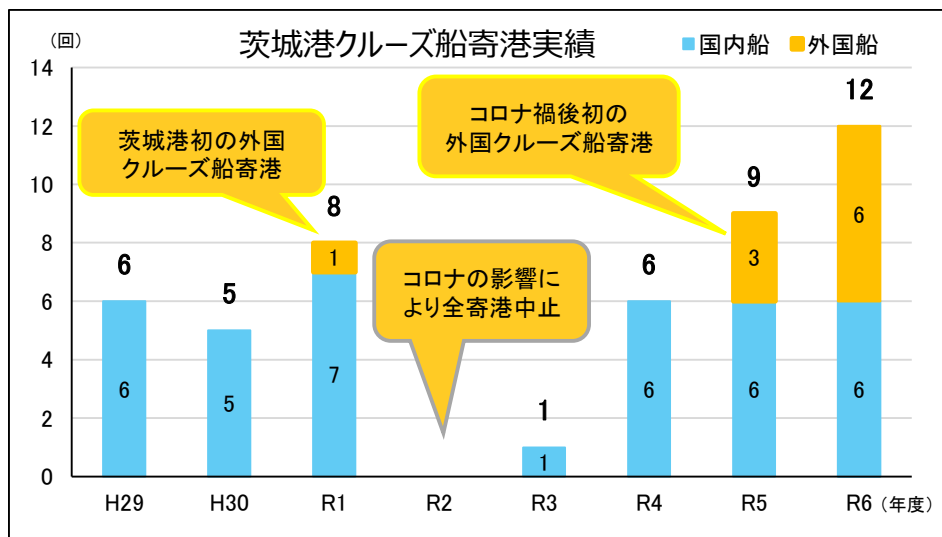


図 3-11 茨城港クルーズ船寄港隻数の推移

【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～バイー諸島・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。

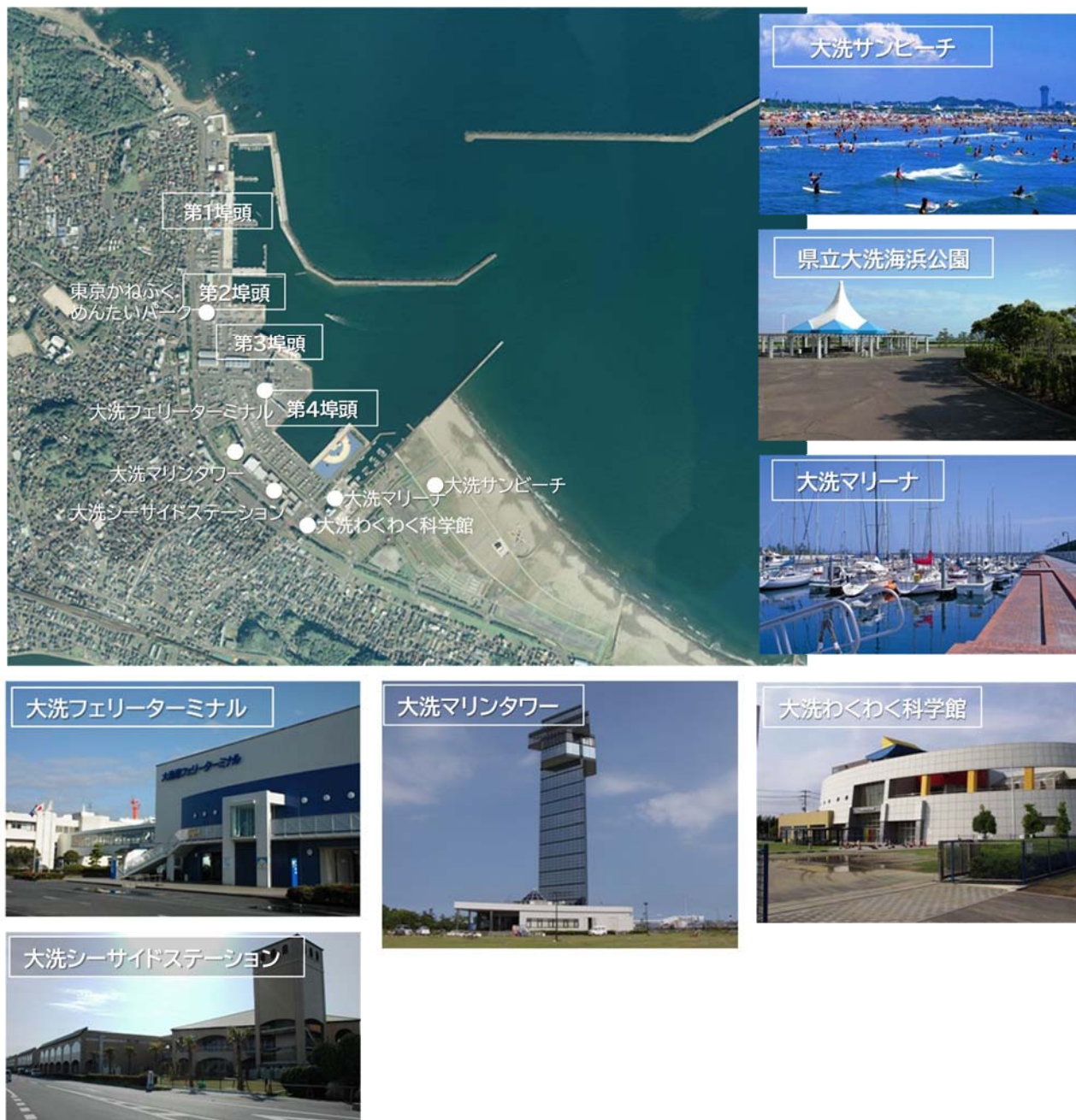


図 3－1 2 海辺の賑わい施設整備状況（大洗港区）

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。

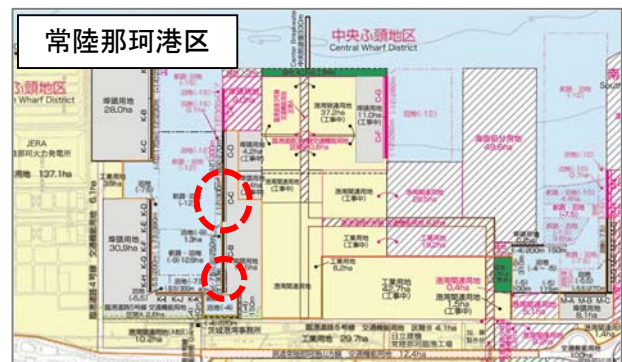


図3-13 耐震強化岸壁整備状況

(2) 海岸保全施設の整備状況

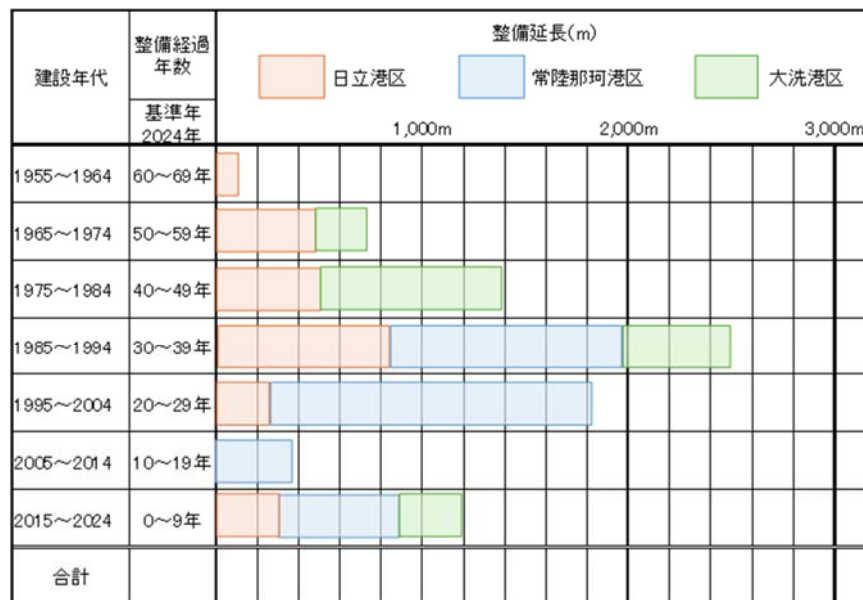
・各港区海岸では、津波・高潮対策として、堤防や水門・陸閘を設置している。



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）

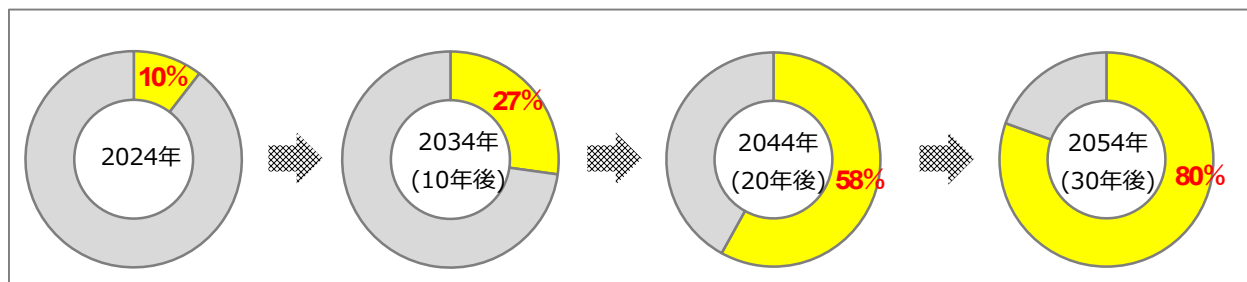


図 3－16 茨城港港湾インフラの 50 年経過割合の推移

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

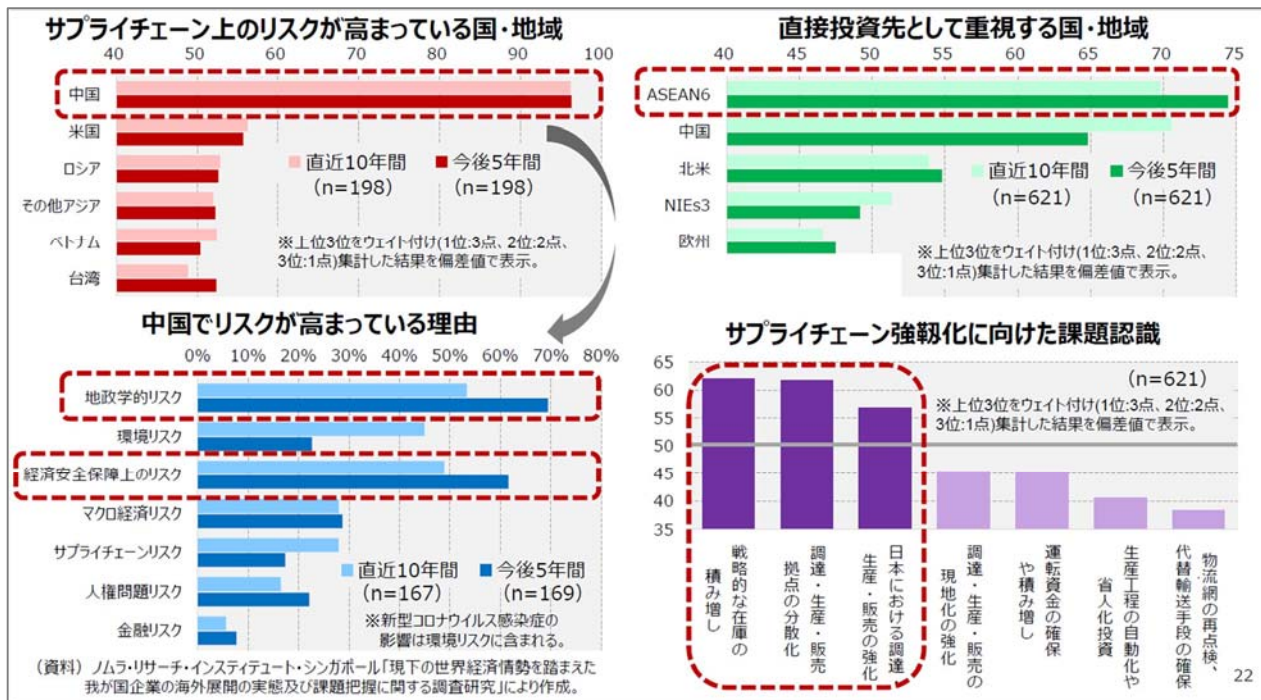


出典：「港湾労働者不足対策アクションプラン」2022年7月_国土交通省港湾局

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】

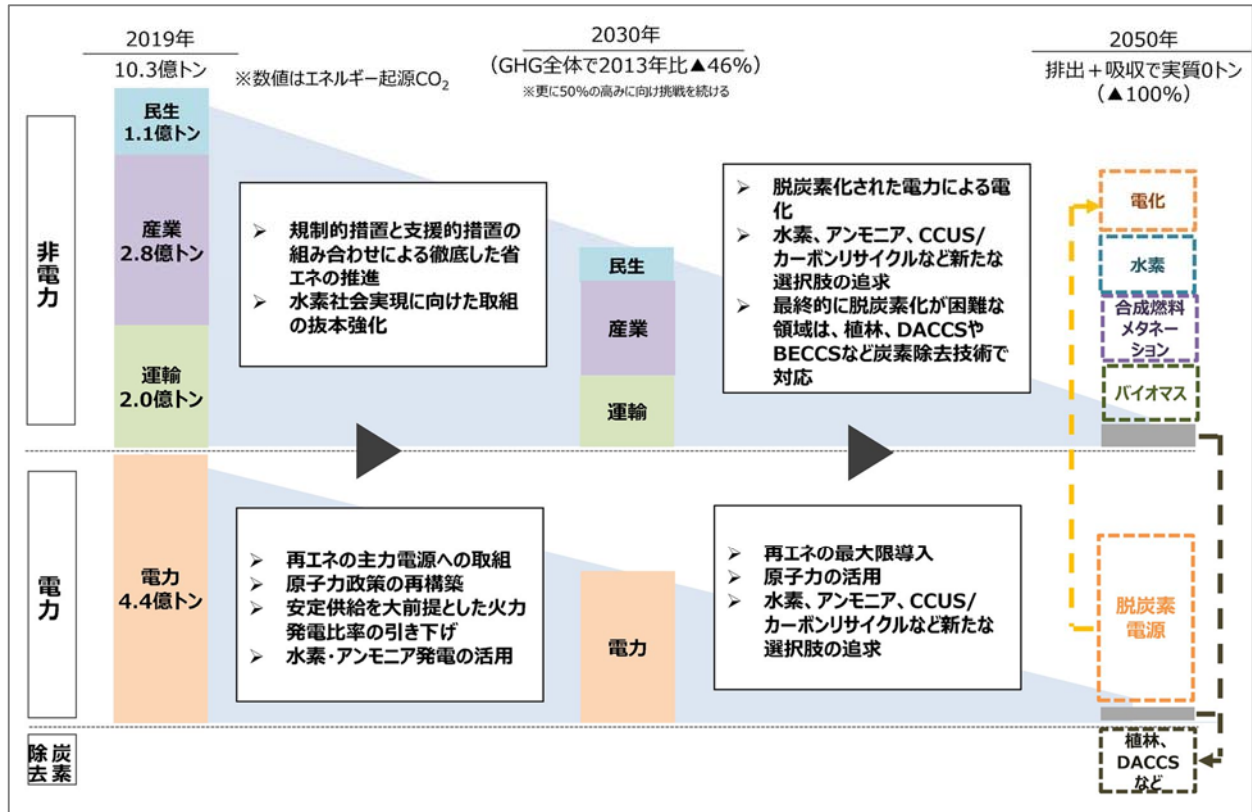


出典：「通商白書2023 概要版」2023年8月アップデート版

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。

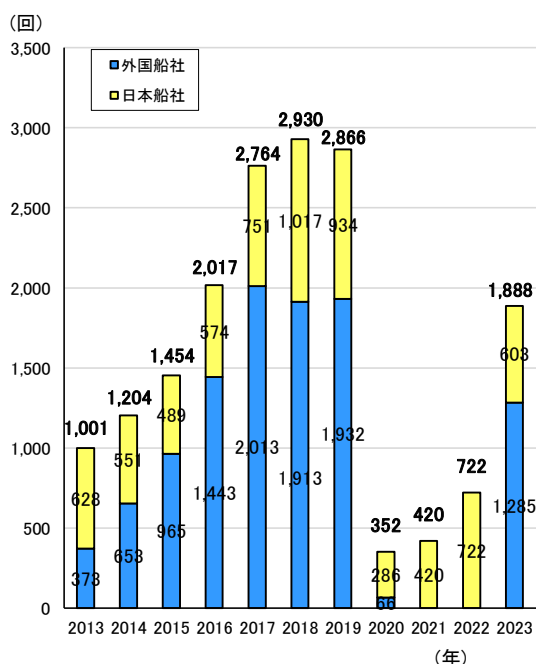


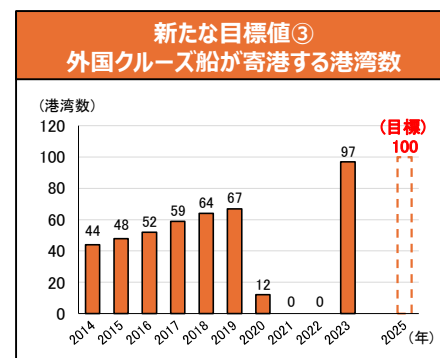
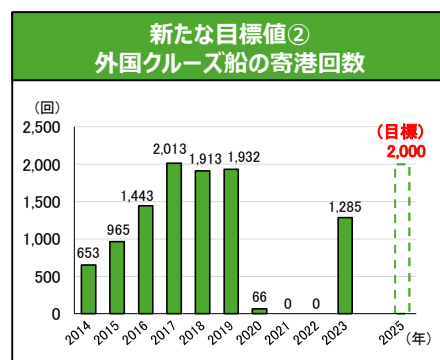
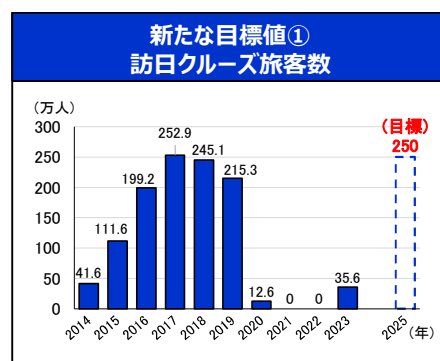
図4-1 我が国におけるクルーズ船の寄港回数の推移

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】

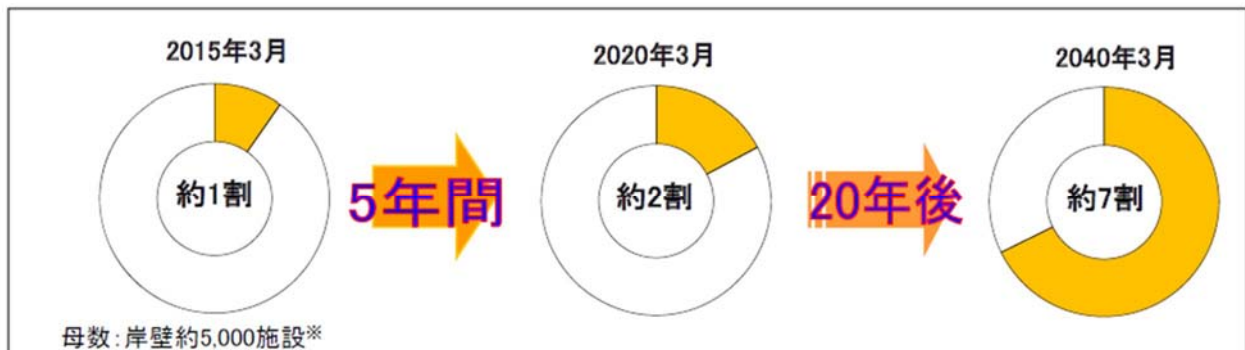
- 訪日クルーズ旅客を令和7年にコロナ禍前ピーク水準の250万人
- 外国クルーズ船の寄港回数を令和7年にコロナ禍前ピーク水準の2,000回
- 外国クルーズ船が寄港する港湾数について、令和7年にコロナ禍前ピーク水準の67港を上回る100港



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】



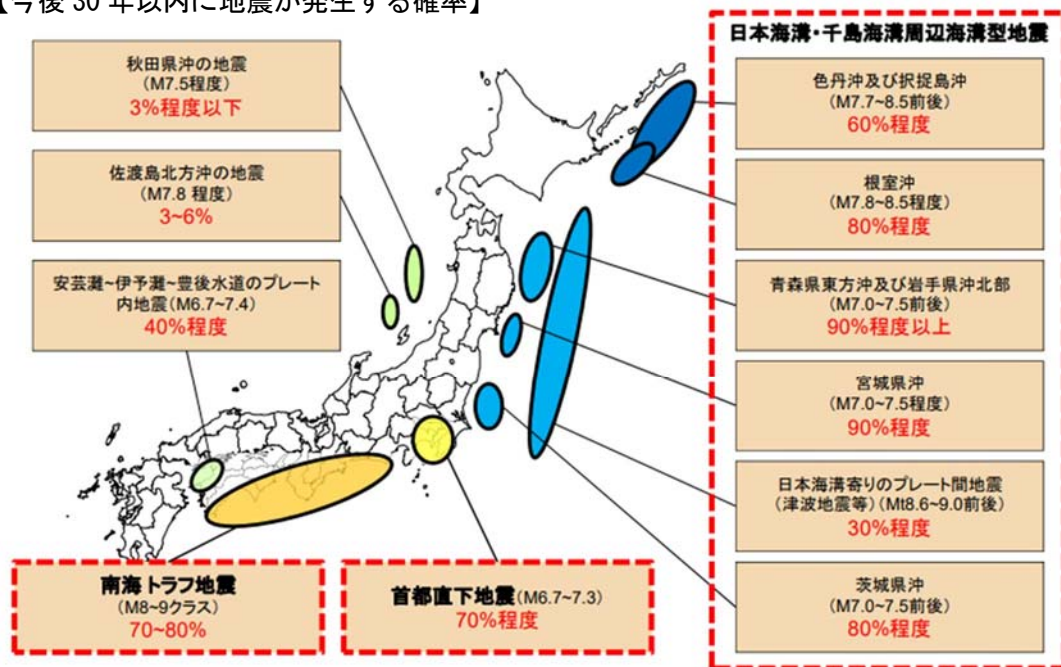
※国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁数（水深4.5m以深）：国土交通省港湾局調べ

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

