

茨城港長期構想検討委員会

第4回委員会 説明資料 【修正箇所抜粋】（案）



令和7年7月2日
茨城県土木部港湾課

※記載なし

-1-

9. 長期構想の実現に向けて

第4回委員会資料

- 本長期構想における「物流・産業」、「環境・エネルギー」、「人流・賑わい」、「安全・安心」の観点で定めた4つの将来像実現に向けた取組内容は、複雑化かつ多様化・高度化しており、港湾分野だけでは実施できない事項や、十分に効果が発揮されない事項も多い。
- そのため、取組内容の展開に際しては、県の関係部局、地元自治体及び国等の関係行政機関や有識者、民間事業者等と連携し多角的な視点を持って取り組んでいく。
- また、今後の社会情勢の変化や、新たな課題に柔軟に対応し、茨城港の持続的な発展を図っていく。

-1-

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

【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）

物流・産業

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

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

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

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

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”

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、首都圏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

-2-

54

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

【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）

物流・産業

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

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

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

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

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”

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、首都圏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

-2-

54

【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”～

【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”～

目指す姿

(1)物流・産業

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

(2)環境・エネルギー

環境保全に貢献する港



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

(3)人流・賑わい

賑わいと活気にあふれる港



背後地域の観光振興を支える
交流・賑わい拠点の形成

(4)安全・安心

災害対応力の高い強靱な港



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

目指す姿

(1)物流・産業

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

(2)環境・エネルギー

環境保全に貢献する港



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

(3)人流・賑わい

賑わいと活気にあふれる港



背後地域の観光振興を支える
交流・賑わい拠点の形成

(4)安全・安心

災害対応力の高い強靱な港



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

目指す姿	取組方針	主な取組内容	日立	常陸 那珂	大洗
(1)物流・産業 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	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	①定期コンテナ航路等の拡充 ②新たな施設整備促進及び産業用地の確保 ③モーダルシフトの進展に対応したフェリー・RORO輸送能力の強化 ④情報通信技術を活用した港湾のスマート化 ⑤ヒトを支援するA Iターミナルの形成 ⑥背後地との道路ネットワークの強化		○	
(2)環境・エネルギー 環境保全に貢献する港	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	①次世代エネルギーの供給（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活動の脱炭素化 ③脱炭素化推進地区制度の活用等を見据えた土地利用 ④港湾脱炭素化促進事業の推進 ⑤港湾の脱炭素化に関する将来構想	○	○	
(3)人流・賑わい 賑わいと活気に あふれる港	背後地域の観光振興 を支える交流・賑わい 拠点の形成	①クルーズ船の受入環境整備 ②背後観光スポットとの連携によるクルーズ船誘致 ③みなとを中心とした交流拠点の創出		○	○
(4)安全・安心 災害対応力の高い 強靱な港	災害対応力の向上に よる安全かつ安定した 港の形成	①戦略的なインフラマネジメントの推進 ②気候変動等を考慮した臨海部の強靱化 ③長周期波及びうねり対策 ④東京湾被災時の茨城港の貢献	○	○	○

-5-

※主な取組内容に該当する港区に○を記載

85

目指す姿	取組方針	主な取組内容	日立	常陸 那珂	大洗
(1)物流・産業 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	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	①定期コンテナ航路等の拡充 ②新たな施設整備促進及び産業用地の確保 ③モーダルシフトの進展に対応した次世代高規格ユニットターミナルの形成 ④情報通信技術を活用した港湾のスマート化 ⑤ヒトを支援するA Iターミナルの形成 ⑥背後地との道路ネットワークの強化		○	
(2)環境・エネルギー 環境保全に貢献する港	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	①次世代エネルギーの供給（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活動の脱炭素化 ③脱炭素化推進地区制度の活用等を見据えた土地利用 ④港湾脱炭素化促進事業の推進 ⑤港湾の脱炭素化に関する将来構想	○	○	
(3)人流・賑わい 賑わいと活気に あふれる港	背後地域の観光振興 を支える交流・賑わい 拠点の形成	①クルーズ船の受入環境整備 ②背後観光スポットとの連携によるクルーズ船誘致 ③みなとを中心とした交流拠点の創出		○	○
(4)安全・安心 災害対応力の高い 強靱な港	災害対応力の向上に よる安全かつ安定した 港の形成	①戦略的なインフラマネジメントの推進 ②気候変動等を考慮した臨海部の強靱化 ③長周期波及びうねり対策 ④東京湾被災時の茨城港の貢献	○	○	○

-5-

※主な取組内容に該当する港区に○を記載

85

※記載なし

-6-

9. 長期構想の実現に向けて

第4回委員会資料

- 本長期構想における「物流・産業」、「環境・エネルギー」、「人流・賑わい」、「安全・安心」の観点で定めた4つの将来像実現に向けた取組内容は、複雑化かつ多様化・高度化しており、港湾分野だけでは実施できない事項や、十分に効果が発揮されない事項も多い。
- そのため、取組内容の展開に際しては、県の関係部局、地元自治体及び国等の関係行政機関や有識者、民間事業者等と連携し多角的な視点を持って取り組んでいく。
- また、今後の社会情勢の変化や、新たな課題に柔軟に対応し、茨城港の持続的な発展を図っていく。

-6-

機能	取組方針	主な取組内容	対応地区			目標時期	
			日立	常陸 那珂	大洗	短・中期 (～2030年代後半)	長期 (～2050年代前半)
物流・産業	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	①定期コンテナ航路等の拡充		○			
		②新たな施設整備促進及び産業用地の確保	○	○	○		
		③モーダルシフトの進展に対応したフェリー・RORO輸送能力の強化	○	○	○	技術検討	
		④情報通信技術を活用した港湾のスマート化	○	○	○	技術検討	
		⑤ヒトを支援するA Iターミナルの形成		○		技術検討	
		⑥背後地との道路ネットワークの強化	○	○			
環境・エネルギー	背後地域の脱炭素を支援するカーボンニュートラルポートの形成	①次世代エネルギーの供給(輸送・貯蔵等)拠点化	○	○		規模及び配置検討	
		②物流・人流ターミナル、港湾地域に立地する企業活動の脱炭素化	○	○	○		
		③脱炭素化推進地区制度の活用等を見据えた土地利用	○	○	○	規模及び配置検討	
		④港湾脱炭素化促進事業の推進	○	○	○		
		⑤港湾の脱炭素化に関する将来構想	○	○	○	実現に向けた検討	

機能	取組方針	主な取組内容	対応地区			目標時期	
			日立	常陸 那珂	大洗	短・中期 (～2030年代後半)	長期 (～2050年代前半)
物流・産業	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	①定期コンテナ航路等の拡充		○			
		②新たな施設整備促進及び産業用地の確保	○	○	○		
		③モーダルシフトの進展に対応した次世代高規格ユニットターミナルの形成	○	○	○		
		④情報通信技術を活用した港湾のスマート化	○	○	○		
		⑤ヒトを支援するA Iターミナルの形成		○			
		⑥背後地との道路ネットワークの強化	○	○			
環境・エネルギー	背後地域の脱炭素を支援するカーボンニュートラルポートの形成	①次世代エネルギーの供給(輸送・貯蔵等)拠点化	○	○		規模及び配置検討	
		②物流・人流ターミナル、港湾地域に立地する企業活動の脱炭素化	○	○	○		
		③脱炭素化推進地区制度の活用等を見据えた土地利用	○	○	○	規模及び配置検討	
		④港湾脱炭素化促進事業の推進	○	○	○		
		⑤港湾の脱炭素化に関する将来構想	○	○	○	実現に向けた検討	

※記載なし

-8-

9. 長期構想の実現に向けて

第4回委員会資料

- 本長期構想における「物流・産業」、「環境・エネルギー」、「人流・賑わい」、「安全・安心」の観点で定めた4つの将来像実現に向けた取組内容は、複雑化かつ多様化・高度化しており、港湾分野だけでは実施できない事項や、十分に効果が発揮されない事項も多い。
- そのため、取組内容の展開に際しては、県の関係部局、地元自治体及び国等の関係行政機関や有識者、民間事業者等と連携し多角的な視点を持って取り組んでいく。
- また、今後の社会情勢の変化や、新たな課題に柔軟に対応し、茨城港の持続的な発展を図っていく。

-8-

(2) 「環境・エネルギー」に関する主な取組内容

取組② 物流・人流ターミナル、港湾地域に立地する企業活動の脱炭素化

- 茨城港では、2030年までに温室効果ガスの排出量を46%(2013年比)削減、2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指す。
- 温室効果ガス排出量の削減に向け、公共ターミナル内の荷役機械の電化やFC化の導入・促進、停泊中の船舶への陸上からの電力確保機能を充実させる。
- また、公共ターミナル内に出入りするトラック等のEV・FCV化の促進及び環境整備を図っていく。

荷役機械の水素燃料化

○ディーゼルエンジンで駆動する荷役機械を水素燃料電池(FC)へ転換し、CO₂を削減。

トップハンドラー



- 豊田通商等がロサンゼルス港においてトップハンドラー等の荷役機器及びドレイジトラックのFC化と超高压水素充填車を用いた港湾水素モデルの実証事業を実施

出典：LA港湾局HP

ニアゼロRTGイメージ図



- 三井E&Sマシナリーが門型クレーン(RTG)のFC化に係る開発事業を実施

出典：三井E&SマシナリーHP

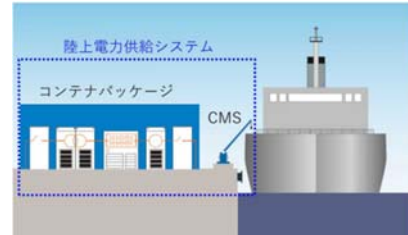
船舶への陸上電力供給

○港湾に停泊中の船舶は、船内のディーゼルエンジンから船内電源を確保しているが、陸上電力供給へ転換し、船舶のアイドリングストップによりCO₂を削減。

陸上給電設備イメージ図



出典：TERASAKI陸上電力供給システムカタログ



出典：国土交通省資料 富士電機(株)

トラック等のEV・FCV化



出典：国土交通省資料

71

(2) 「環境・エネルギー」に関する主な取組内容

取組② 物流・人流ターミナル、港湾地域に立地する企業活動の脱炭素化

- 茨城港では、2030年までに温室効果ガスの排出量を46%(2013年比)削減、2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指す。
- 温室効果ガス排出量の削減に向け、公共ターミナル内の荷役機械の電化やFC化の導入・促進、停泊中の船舶への陸上からの電力確保機能を充実させる。
- また、公共ターミナル内に出入りするトラック等のEV・FCV化の促進を図るとともに、次世代エネルギーの供給拠点となるような環境整備を図っていく。

荷役機械の水素燃料化

○ディーゼルエンジンで駆動する荷役機械を水素燃料電池(FC)へ転換し、CO₂を削減。

トップハンドラー



- 豊田通商等がロサンゼルス港においてトップハンドラー等の荷役機器及びドレイジトラックのFC化と超高压水素充填車を用いた港湾水素モデルの実証事業を実施

出典：LA港湾局HP

ニアゼロRTGイメージ図



- 三井E & Sが門型クレーン(RTG)のFC化に係る開発事業を実施

出典：三井E & S HP

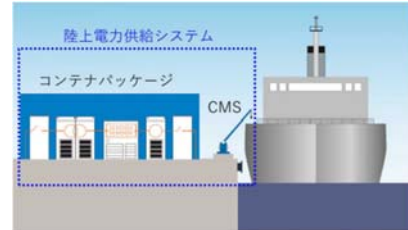
船舶への陸上電力供給

○港湾に停泊中の船舶は、船内のディーゼルエンジンから船内電源を確保しているが、陸上電力供給へ転換し、船舶のアイドリングストップによりCO₂を削減。

陸上給電設備イメージ図



出典：TERASAKI陸上電力供給システムカタログ



出典：国土交通省資料 富士電機(株)

トラック等のEV・FCV化



出典：国土交通省資料

71

機能	取組方針	主な取組内容	対応地区			目標時期	
			日立	常陸 那珂	大洗	短・中期 (～2030年代後半)	長期 (～2050年代前半)
人流・賑わい	背後地域の観光振興を支える交流・賑わい拠点の形成	①クルーズ船の受入環境整備		○	○		
		②背後観光スポットとの連携によるクルーズ船誘致		○	○		
		③みなとを中心とした交流拠点の創出	○	○	○	事業検討	
安全・安心	災害対応力の向上による安全かつ安定した港の形成	①戦略的なインフラマネジメントの推進	○	○	○		
		②気候変動等を考慮した臨海部の強靱化	○	○	○	対応検討	
		③長周期波及びうねり対策	○				
		④東京湾被災時の茨城港の貢献	○	○	○		

機能	取組方針	主な取組内容	対応地区			目標時期	
			日立	常陸 那珂	大洗	短・中期 (～2030年代後半)	長期 (～2050年代前半)
人流・賑わい	背後地域の観光振興を支える交流・賑わい拠点の形成	①クルーズ船の受入環境整備		○	○		
		②背後観光スポットとの連携によるクルーズ船誘致		○	○		
		③みなとを中心とした交流拠点の創出	○	○	○	事業検討	
安全・安心	災害対応力の向上による安全かつ安定した港の形成	①戦略的なインフラマネジメントの推進	○	○	○		
		②気候変動等を考慮した臨海部の強靱化	○	○	○	対応検討	
		③長周期波及びうねり対策	○				
		④東京湾被災時の茨城港の貢献	○	○	○		

(4) 「安全・安心」に関する主な取組内容

取組④ 東京湾被災時の茨城港の貢献

- 東京湾は、我が国社会経済の中心である首都圏の中心に位置する内湾であり、人口は全国の約23%、工業出荷額は約12%を占めている。また、コンテナ取扱貨物量においても全国の約36%を取扱っている。
- 首都直下地震が発生した場合、東京湾内港湾の多くの施設で機能が確保できなくなり、我が国経済及び物流に多大な影響を及ぼすことが想定されている。
- そこで、首都直下地震が発生した場合、東京湾外に位置し、被害が少ないと想定される（震度4以下）茨城港において、緊急物資の輸送、コンテナ貨物の代替輸送、エネルギー（電力、LNG等）の供給、フェリー・RORO船による北海道との輸送等、関東地方の市民生活及び産業活動等の維持に貢献していく。

	人口 (令和5年1月1日時点)	工業出荷額 (2020年値)	コンテナ取扱貨物量 (2022年値)
東京湾	2,936万人(23%)	37兆円(12%)	811万TEU(36%)

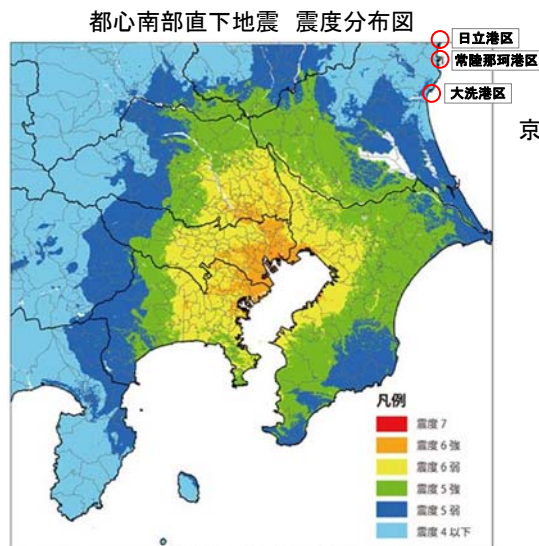
注1:人口及び工業出荷額は、住民基本台帳及び工業統計表より作成

()内は全国比 ※東京湾:東京都、神奈川県、千葉県

注2:コンテナ取扱貨物量は港湾統計より作成

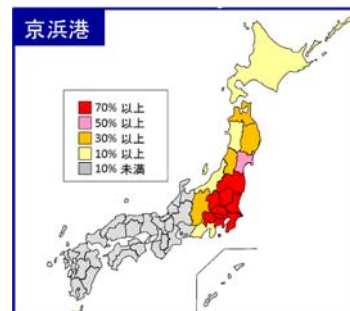
()内は全国比 東京湾:東京港、横浜港、川崎港、千葉港

- 地震の揺れによる被害
 - ・揺れによる全壊家屋: 約175千棟
 - ・建物倒壊による死者: 最大11,000人
- インフラ・ライフライン等の被害と様相
 - ・電力: 発災直後は約5割の地域で停電。1週間以上不安定な状況が続く。
 - ・港湾: 非耐震岸壁では、多くの施設で機能が確保できなくなり、復旧には数か月を要する。



資料: 首都直下地震の被害想定と対策について (最終報告) 内閣府

京浜港取扱コンテナ貨物の流動範囲



資料: 平成30年全国輸出入コンテナ貨物流動調査より港湾局作成

(4) 「安全・安心」に関する主な取組内容

取組④ 東京湾被災時の茨城港の貢献

- 東京湾は、我が国社会経済の中心である首都圏の中心に位置する内湾であり、人口は全国の約23%、工業出荷額は約12%を占めている。また、コンテナ取扱貨物量においても全国の約36%を取扱っている。
- 首都直下地震が発生した場合、東京湾内港湾の多くの施設で機能が確保できなくなり、我が国経済及び物流に多大な影響を及ぼすことが想定されている。
- そこで、首都直下地震が発生した場合、東京湾外に位置し、被害が少ないと想定される（震度4以下）茨城港において、関東港湾広域防災協議会等により、港湾機能の維持・継続や港湾相互間の機能の補完等に関する連携体制の構築を図り、緊急物資の輸送、コンテナ貨物の代替輸送、エネルギー（電力、LNG等）の供給、フェリー・RORO船による北海道との輸送等、関東地方の市民生活及び産業活動等の維持に貢献していく。

	人口 (令和5年1月1日時点)	工業出荷額 (2020年値)	コンテナ取扱貨物量 (2022年値)
東京湾	2,936万人(23%)	37兆円(12%)	811万TEU(36%)

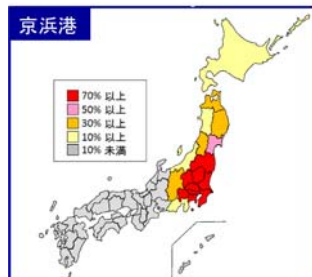
注1:人口及び工業出荷額は、住民基本台帳及び工業統計表より作成

()内は全国比 ※東京湾:東京都、神奈川県、千葉県

注2:コンテナ取扱貨物量は港湾統計より作成

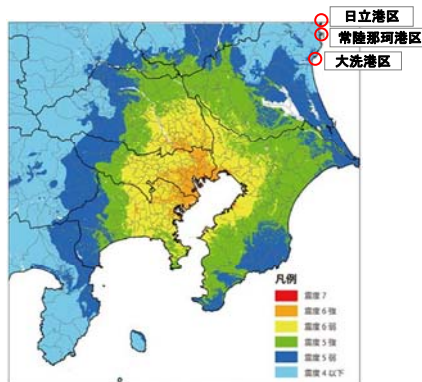
()内は全国比 東京湾:東京港、横浜港、川崎港、千葉港

京浜港取扱コンテナ貨物の流動範囲



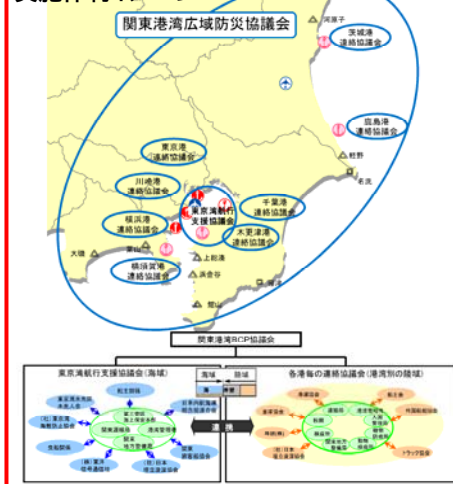
資料: 平成30年全国輸出入コンテナ貨物流動調査より港湾局作成

都心南部直下地震 震度分布図



資料: 首都直下地震の被害想定と対策について (最終報告) 内閣府

実施体制イメージ



- ・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。
- ・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 最大：320時間 → -9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

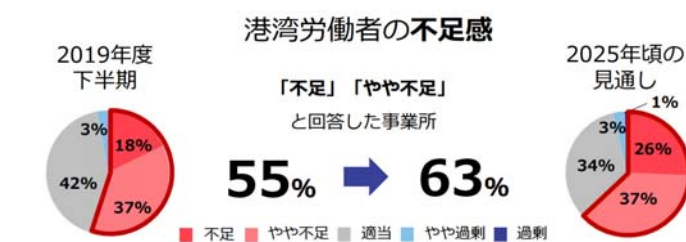
○港湾労働者の将来推計

	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

- ・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 最大：320時間 → -9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

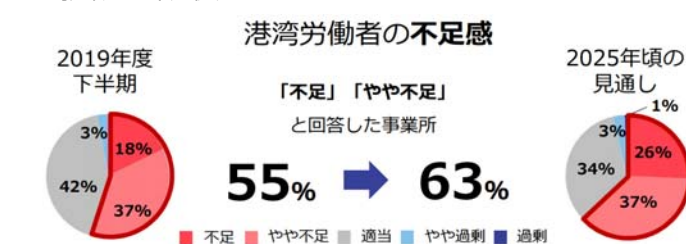
○港湾労働者の将来推計

	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

(1) 「物流・産業」に関する主な取組内容

取組② 新たな施設整備促進及び産業用地の確保（日立港区）

- 日立港区では、完成自動車の増加や新規企業誘致に対応する用地不足等が課題となっている。
- これらの課題を踏まえ、新たな造成や土地利用の再編等により、埠頭用地や産業用地の確保のための検討を進めるなど、物流機能の強化への取組を推進していく。



62

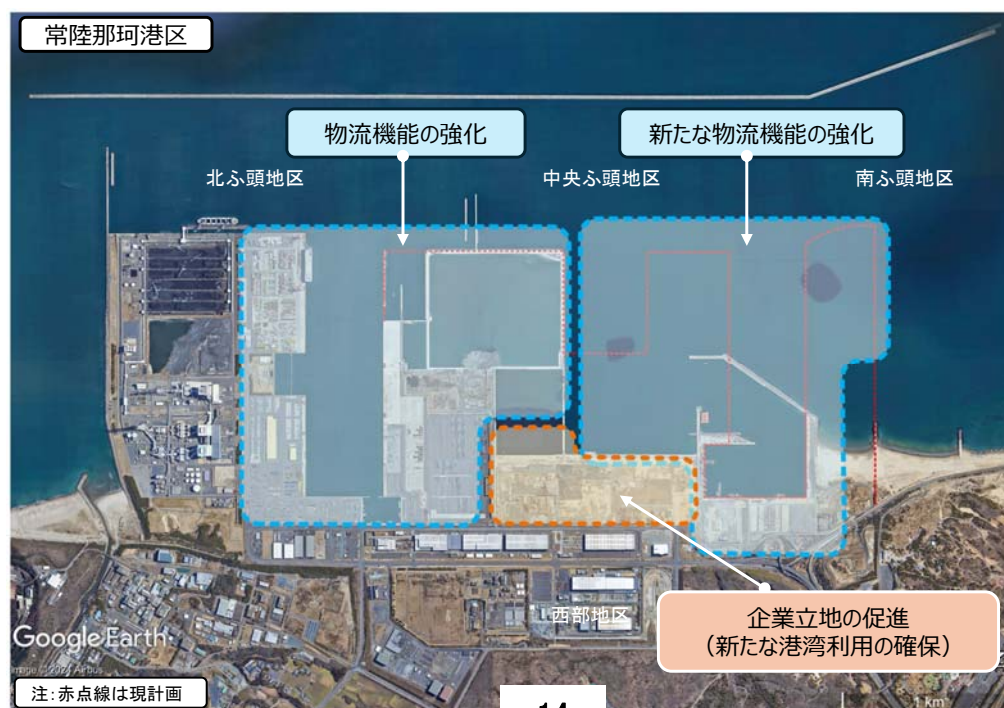
(1) 「物流・産業」に関する主な取組内容

※修正なし

(1) 「物流・産業」に関する主な取組内容

取組② 新たな施設整備促進及び産業用地の確保（常陸那珂港区）

- 常陸那珂港区では、新規企業誘致等に対する用地不足、貨物の混在による荷さばき地の不足や施設不足、クルーズ船と一般貨物船とのバース調整等が課題となっている。
- これらの課題を踏まえ、企業立地と港湾利用の促進を図るため、産業用地の確保とともに、物流機能の強化への取組を推進していく。



-14-

63

(1) 「物流・産業」に関する主な取組内容

※修正なし

-14-

63

(1) 「物流・産業」に関する主な取組内容

取組② 新たな施設整備促進及び産業用地の確保（大洗港区）

- 大洗港区では、モーダルシフトの進展等による将来的な需要増加への対応が必要である。
- このため、土地利用の再編を含めた既存土地の利活用の検討を進めるなど、必要な物流機能の確保に向けた取組を推進していく。



-15-

64

(1) 「物流・産業」に関する主な取組内容

※修正なし

-15-

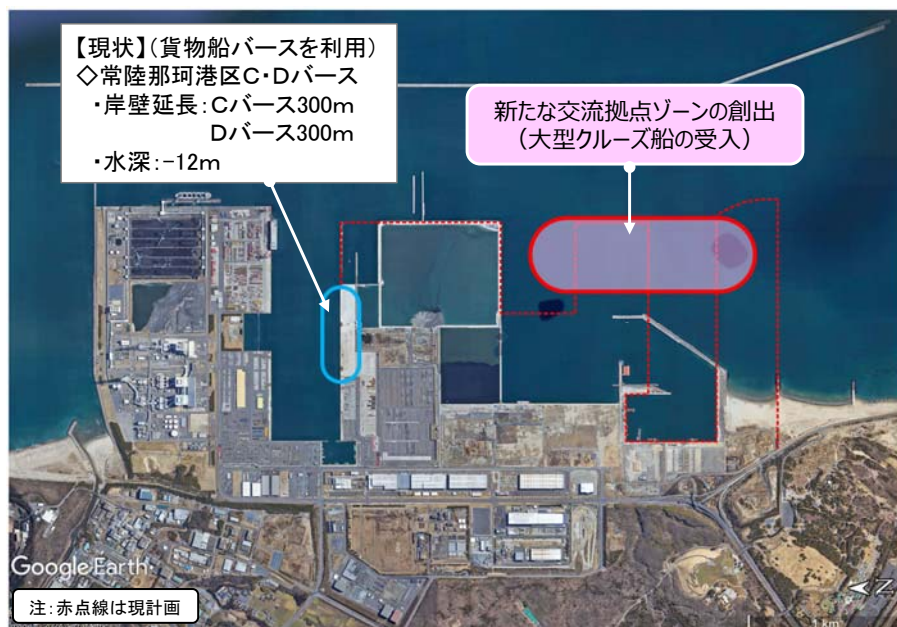
64

(3) 「人流・賑わい」に関する主な取組内容

取組① クルーズ船の受入環境整備

【常陸那珂港区】

- 当面は、貨物船との入港調整による受入対応を図る。
- 大型のクルーズ船が着岸可能な環境整備を図る。



【大洗港区】

- 「ラグジュアリー」、「プレミアム」等のクルーズ船が着岸可能な環境整備を図る。



(3) 「人流・賑わい」に関する主な取組内容

※修正なし

(3) 「人流・賑わい」に関する主な取組内容

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

- クルーズ船の寄港は、港湾収入のほか、多くの乗船客による観光消費などの直接的な経済効果のみならず、これら観光消費に伴う関連産業の生産・雇用の発生など波及効果が期待できる。また、寄港地ツアーの多様化を図ることで、県内全域や県外も含めた経済効果の波及が期待できる。
- そこで、クルーズ船の誘致に向け、地域の特色を活かした上質かつ多様なモデルツアーの造成、地元市町村と連携したクルーズ旅客向け販促活動の実施、寄港地の食の魅力を伝える取組を推進する。

港湾背後の主な観光施設



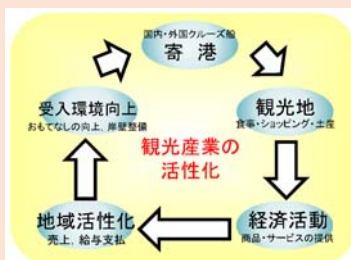
【外国クルーズ船
「ダイヤモンド・プリンセス」の
常陸那珂港区寄港時の観光ツアー】

- ① おさかな市場、偕楽園、ひたち海浜公園
- ② 偕楽園、ひたち海浜公園
- ③ 徳川ミュージアム、偕楽園、常磐神社、弘道館
- ④ 陶芸美術館、大津晃窯、笠間稲荷神社
- ⑤ 牛久大仏、筑波山神社、筑波山
- ⑥ 大洗磯前神社、大洗マリンタワー、那珂湊おさかな市場

	観光施設	移動距離	移動時間
大洗港区⇒	③袋田の滝	約70km	約2時間30分
	⑥牛久大仏	約80km	約1時間20分
	⑪世界遺産「日光の社寺」	約150km	約2時間20分

【クルーズ船寄港による効果】

- ◆クルーズのオプションツアーにより寄港地や観光地の観光消費が増加し、観光産業の活性化に寄与



(3) 「人流・賑わい」に関する主な取組内容

※修正なし

(3) 「人流・賑わい」に関する主な取組内容

取組③ みなとを中心とした交流拠点の創出

- 茨城県の入込客数は近年順調に回復し、令和5年の観光消費額は過去最高の3,576億円となっている。また、茨城県を訪れる外国人観光客も増加傾向にあり、観光客の周遊の促進・消費の拡大を図る必要がある。
- また、茨城県では、豊富な観光資源を持ち、本県を代表する観光地である、ひたちなか大洗地域において、観光資源等を磨き上げるにより、さらに魅力的でおしゃれなリゾートを目指す「ひたちなか大洗リゾート構想」を策定した。
- 今後は、「ひたちなか大洗リゾート構想」等も踏まえながら、「みなと緑地PPP」等、民間の資金やノウハウの活用や近隣施設との連携などにより、新たな交流拠点の形成を図っていく。

ひたちなか大洗リゾート構想



資料：茨城県地域振興課HP

(将来イメージ)



日立港区内での賑わいの様子

みなと緑地PPP(港湾環境整備計画制度)



公共還元により整備する港湾施設の例(イメージ)



○港湾緑地等において、収益施設(カフェ等)の整備と当該施設から得られる収益を還元して緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、緑地等の行政財産の貸付を可能とする認定制度



撮影 中村 風詩人

大洗港区内での賑わいの様子

(3) 「人流・賑わい」に関する主な取組内容

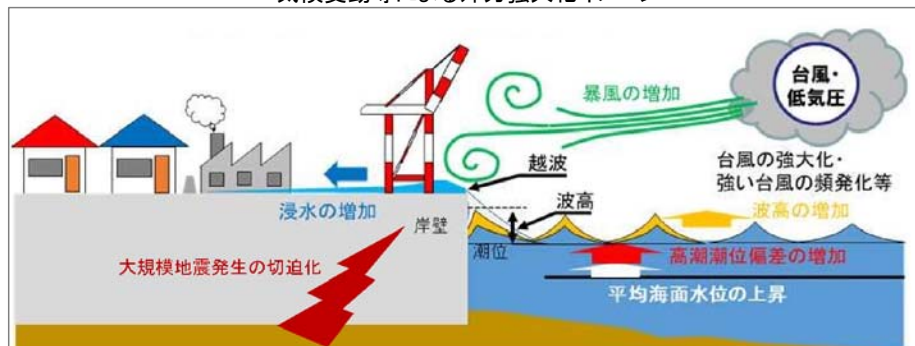
※修正なし

(4) 「安全・安心」に関する主な取組内容

取組② 気候変動等を考慮した臨海部の強靱化

- ▶ 近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化し、南海トラフ地震、首都直下地震等の大規模地震が切迫している。
- ▶ 大規模な自然災害が発生した際の復旧・復興拠点としての港湾の機能強化を図るとともに、複合災害が発生した場合でも基幹的海上交通ネットワークを可能な限り維持し、サプライチェーンへの影響を最小限に抑制する取組を推進する。
- ▶ また、官民協働による津波等への対応を進め、物流機能や産業機能の維持を図っていく。

気候変動等による外力強大化イメージ



港湾における高潮・高波対策

- 重要かつ緊急性の高い港湾施設の嵩上げ・補強等の浸水対策を実施し、高潮・高波等による被害軽減を図る。



港湾における地震対策

- ネットワークを意識した耐震強化岸壁の整備や臨港道路等の耐震化を行うとともに、既存の耐震強化岸壁の老朽化対策を推進する。



港湾における津波対策

- 切迫する南海トラフ地震や日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震による大規模津波等に対して、減災効果の発揮や被災地の早期復興を目的とした「粘り強い構造」の防波堤の整備を推進する。また、港湾労働者等が安全に避難できるよう、港湾の特殊性を考慮した避難計画の作成や避難施設整備等を促進する。
- さらに、避難機能を備えた物流施設等を整備する民間事業者に対して、(一財)民間都市開発推進機構を通じた支援(※1)を行う。



資料：防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（令和2年12月）内閣官房 -19-

82

6-5 茨城港における主な取組内容

第4回委員会資料

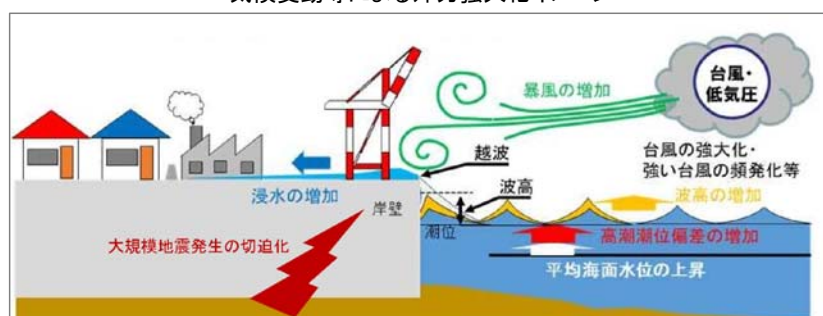
6. 茨城港長期構想策定方針

(4) 「安全・安心」に関する主な取組内容

取組② 気候変動等を考慮した臨海部の強靱化

- ▶ 近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化し、南海トラフ地震、首都直下地震等の大規模地震が切迫している。
- ▶ 大規模な自然災害が発生した際の復旧・復興拠点としての港湾の機能強化を図るとともに、複合災害が発生した場合でも基幹的海上交通ネットワークを可能な限り維持し、サプライチェーンへの影響を最小限に抑制する取組を推進する。
- ▶ また、気候変動への対応を図るため、ハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」の考えに基づき、総合的な防災・減災対策を推進する。

気候変動等による外力強大化イメージ

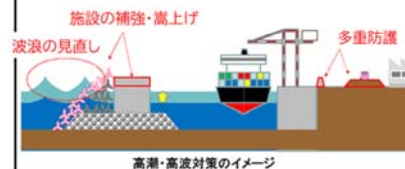


協働防護に係る対策例イメージ



港湾における高潮・高波対策

- 重要かつ緊急性の高い港湾施設の嵩上げ・補強等の浸水対策を実施し、高潮・高波等による被害軽減を図る。



港湾における地震対策

- ネットワークを意識した耐震強化岸壁の整備や臨港道路等の耐震化を行うとともに、既存の耐震強化岸壁の老朽化対策を推進する。



港湾における津波対策

- 切迫する南海トラフ地震や日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震による大規模津波等に対して、減災効果の発揮や被災地の早期復興を目的とした「粘り強い構造」の防波堤の整備を推進する。また、港湾労働者等が安全に避難できるよう、港湾の特殊性を考慮した避難計画の作成や避難施設整備等を促進する。
- さらに、避難機能を備えた物流施設等を整備する民間事業者に対して、(一財)民間都市開発推進機構を通じた支援(※1)を行う。



資料：防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（令和2年12月）内閣官房 -19-

計画作成ガイドライン（Ver.1.0）（令和7年6月）

82