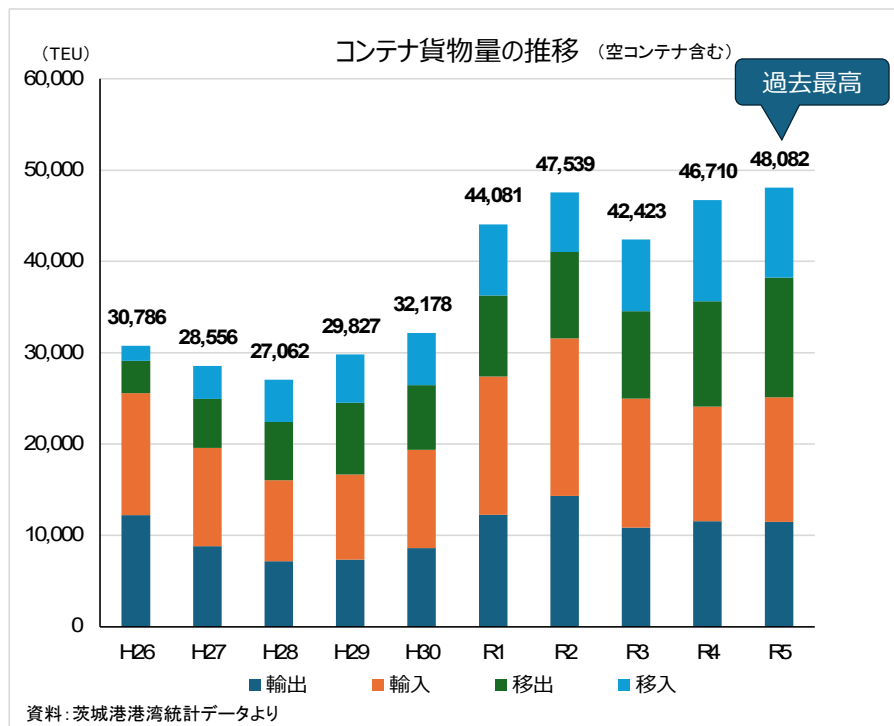


5. 茨城港の課題

(1) コンテナ貨物取扱機能の効率化・拡充に向けた取組

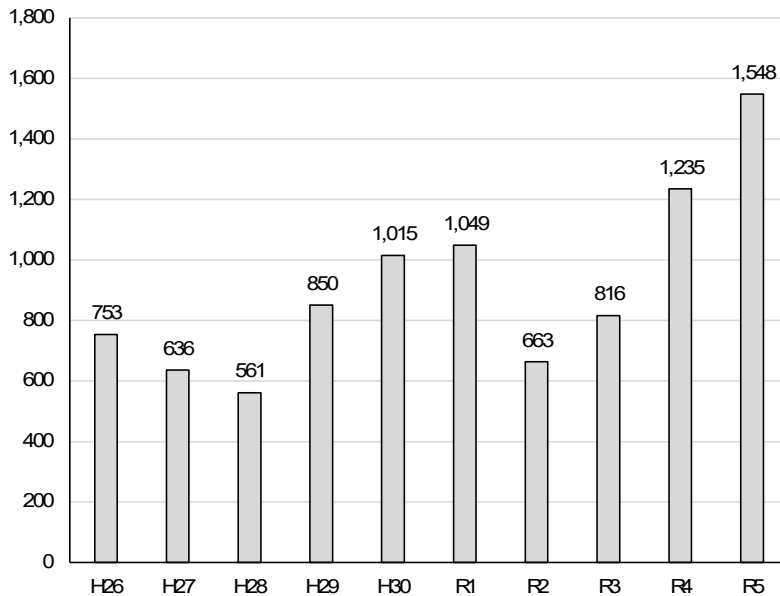
- ・茨城港（常陸那珂港区）におけるコンテナ航路は、外貿定期コンテナ航路として、韓国・中国航路週2便、韓国航路週1便に加え、2024年1月から新たに中国航路が週1便開設され、計週4便が就航している。また、国際フィーダー航路として週3便が就航している。
- ・2023年の取扱貨物量は、過去最高の48,082TEU（過去10年間で約1.6倍の増加）となっている。
- ・増加の要因は、2024年問題を控え、トラックドライバーの人手不足対策として慢性的に混雑している京浜港からの貨物シフトも一因としてある。
- ・北ふ頭外貿地区にはコンテナバースが3バース整備されているが、外内貿コンテナ船、外貿RORO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。

常陸那珂港区における産業機械(輸出)の推移



資料: 茨城港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	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

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、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。

注：斜字体は既に実施中のもの



(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



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



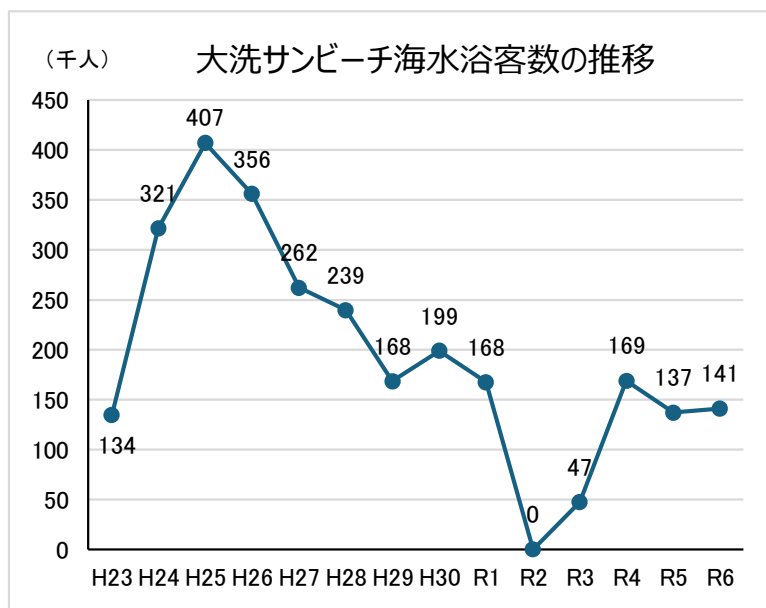
大洗高校によるお見送り演奏



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

(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。



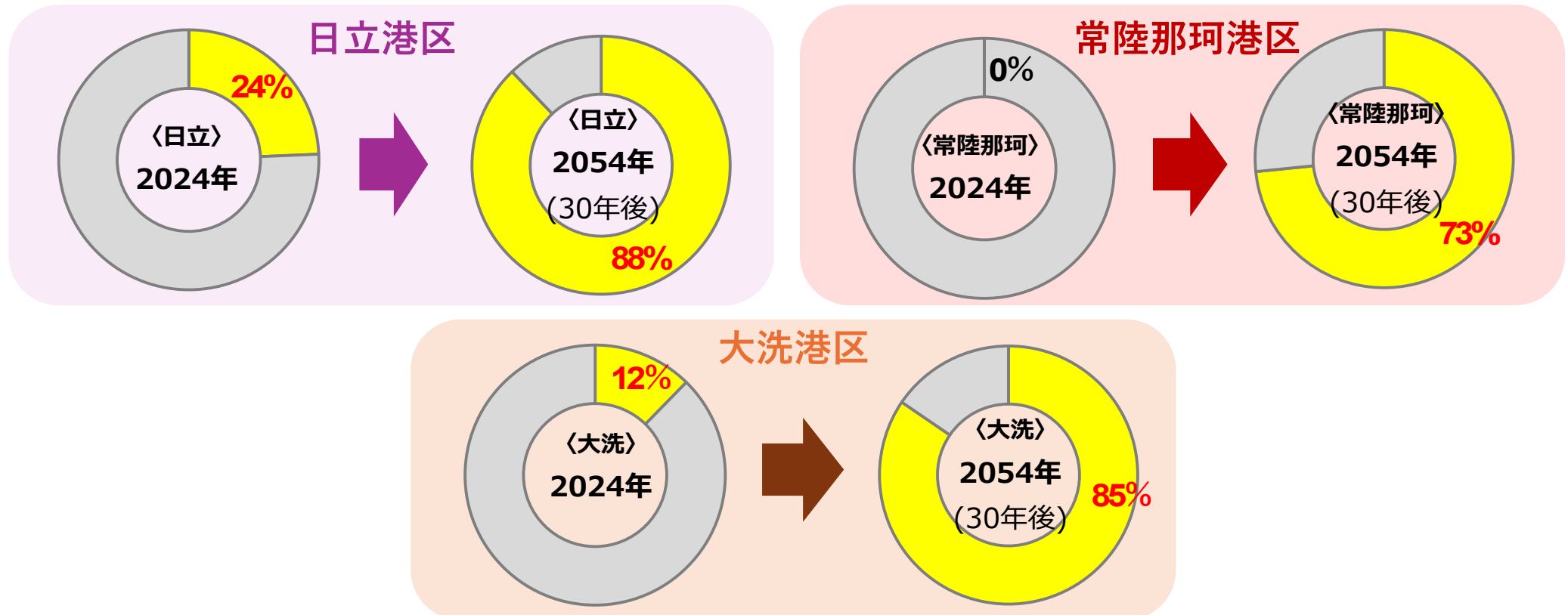
春シーズンの潮干狩り



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。



(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。



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. 茨城港長期構想策定方針

・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・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、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（2023年工場立地動向調査）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。

県政方針

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）

茨城港の課題

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

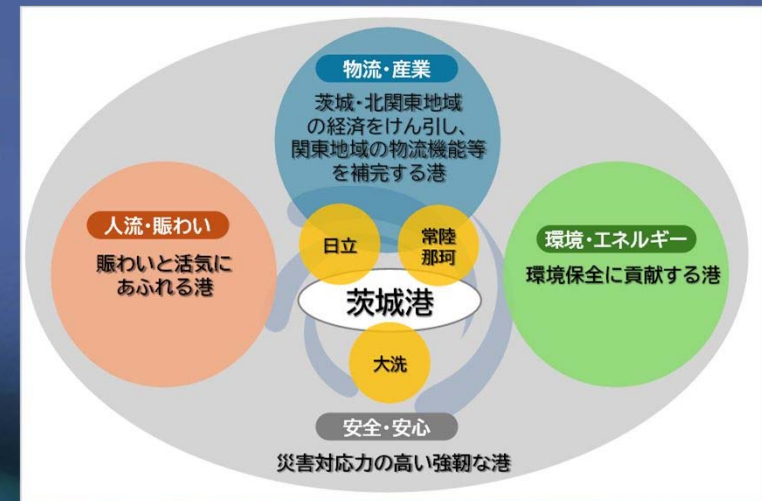
災害対応力の高い強靱な港

基本理念
長期構想の

長期構想策定方針
(目指す姿)

【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

(2) 環境・エネルギー

環境保全に貢献する港

(3) 人流・賑わい

賑わいと活気にあふれる港

(4) 安全・安心

災害対応力の高い強靱な港



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

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

背後地域の観光振興を支える
交流・賑わい拠点の形成

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

(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。