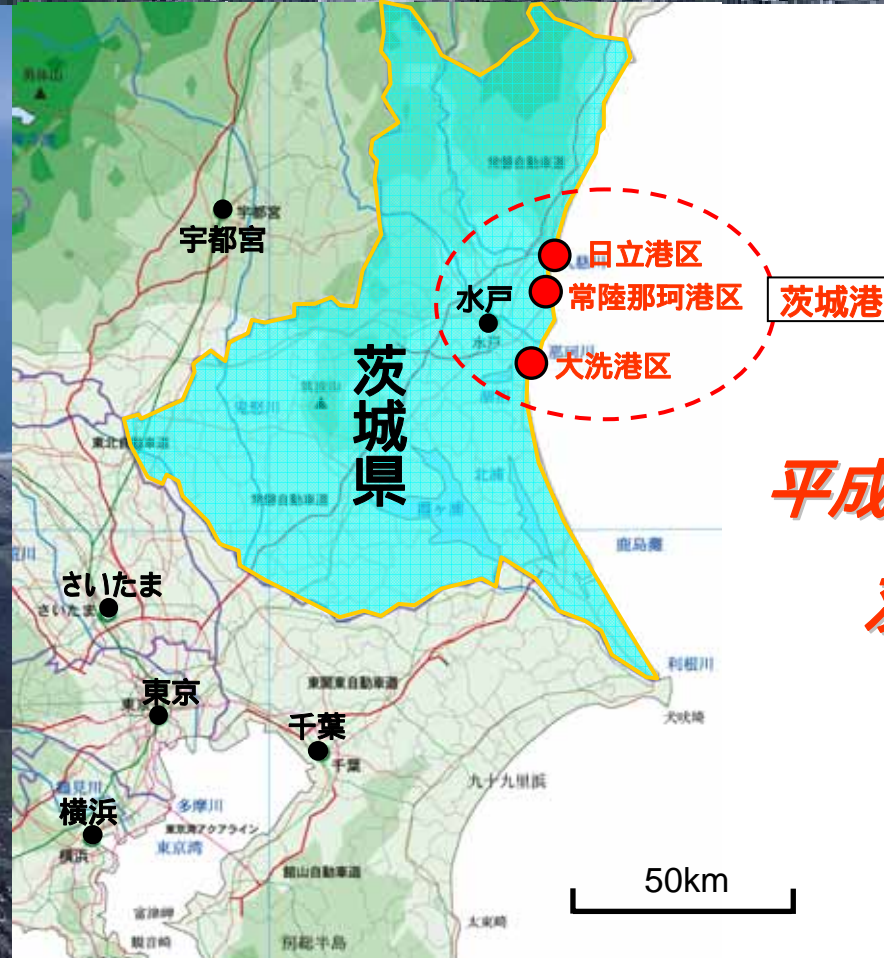


茨城港 港湾計画 改訂

平成21年3月9日
交通政策審議会
第34回港湾分科会
資料1



平成20年12月25日

茨城港誕生！

茨城港の概要

茨城港は、茨城県沿岸部のほぼ中央に位置し、北から日立港区、常陸那珂港区、大洗港区で構成。

日立港は昭和42年に重要港湾及び開港の指定を受け、大洗港は昭和54年に、常陸那珂港は昭和58年にそれぞれ重要港湾に指定され、平成20年12月に国の認可(運輸審議会)を経て3港の港湾区域を統合したことに伴い、「茨城港」と港名を変更。

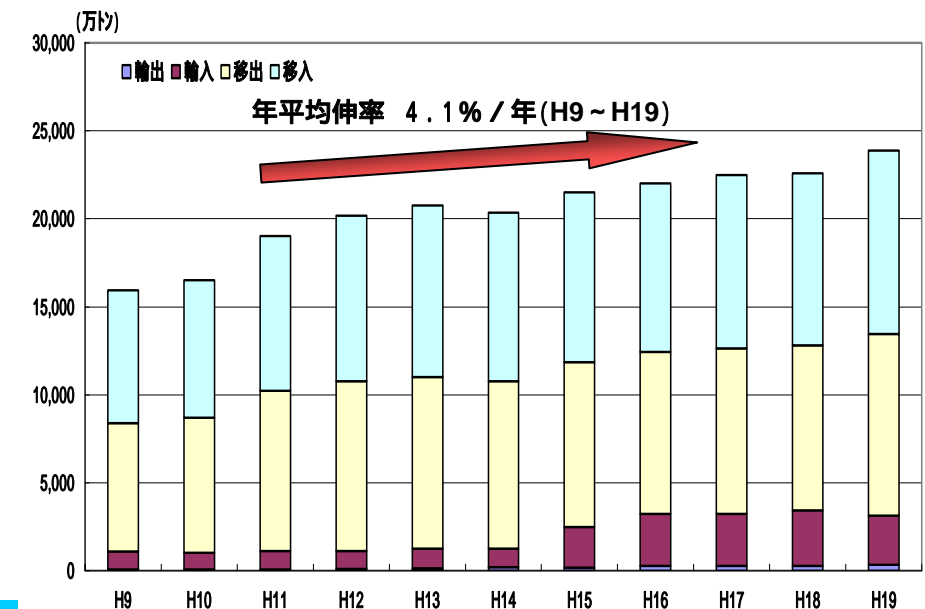
茨城港は、北関東地域の経済・交流活動を支援するとともに、東京湾諸港の港湾物流機能を補完する、北関東地域の物流・産業拠点として重要性を高めている。近年、臨海部における産業立地は順調であり、取扱貨物量も着実に増加している(年平均4.1%)。

今後、北関東自動車道の延伸(平成20年12月東北自動車道と接続、平成23年度関越自動車道と接続予定)等により、北関東地域から茨城港までの時間短縮や輸送効率化(1日2往復)が可能となる。

北関東自動車道を中心とした道路ネットワーク



茨城港の取扱貨物量推移(公専計)



取扱貨物量の全国ランキング

大洗港	1,293 万トン	51 位
日立港	520 万トン	86 位
常陸那珂港	446 万トン	95 位

H18 (2006年) 港湾統計(年報)

茨城港	2,259 万トン	39 位
-----	-----------	------

3港統合の効果

取扱貨物量のランキングが全国39位の港湾として、多様な海上サービス(コンテナ・RORO・フェリー・バラ貨物)を提供可能であること等をユーザーにPRすることで、利用促進が期待できる。また、「茨城港」と県名を冠とすることで、知名度の向上が期待できる。

港湾施設の利用手続きの一元化により、利用者の利便性の向上に繋がり、また、管理業務の一元化により、効率的な管理運営が可能となる。各港区の特色を活かした施設配置や投資の重点化・効率化を容易とする。

例)・常陸那珂港区において、定期コンテナ貨物・定期RORO貨物を集約
・大洗港区において、旅客船機能を集約

茨城港の現況(常陸那珂港区)

北ふ頭(沖側) (-10m×1B、-12m×1B、-14m×1B)

外内貿コンテナ貨物、大手機械メーカー2社の建設機械、完成自動車、パルク等多種多様な貨物を取り扱っている。

建設機械、完成自動車等の増加に対応した港区全体の利用見直しが必要。



北ふ頭利用状況

建設機械荷役状況

北ふ頭(陸側) (-5.5m×2B、-7.5m×3B)

苫小牧港と結ぶ定期RORO航路(週6便)や建機を運ぶ内航船などが利用。



定期RORO船(苫小牧航路)接岸状況



完成自動車仮置き状況(北ふ頭:陸側)

中央ふ頭(北ふ頭側) (-7.5m×1B、-9m×1B)

耐震強化岸壁(-7.5m)はH18.3に供用開始。
複合一貫輸送ターミナル(-9m)は整備中(H21年度供用予定)。
日立港区を利用している北九州RORO航路がシフトする予定。

中央ふ頭(北ふ頭側)

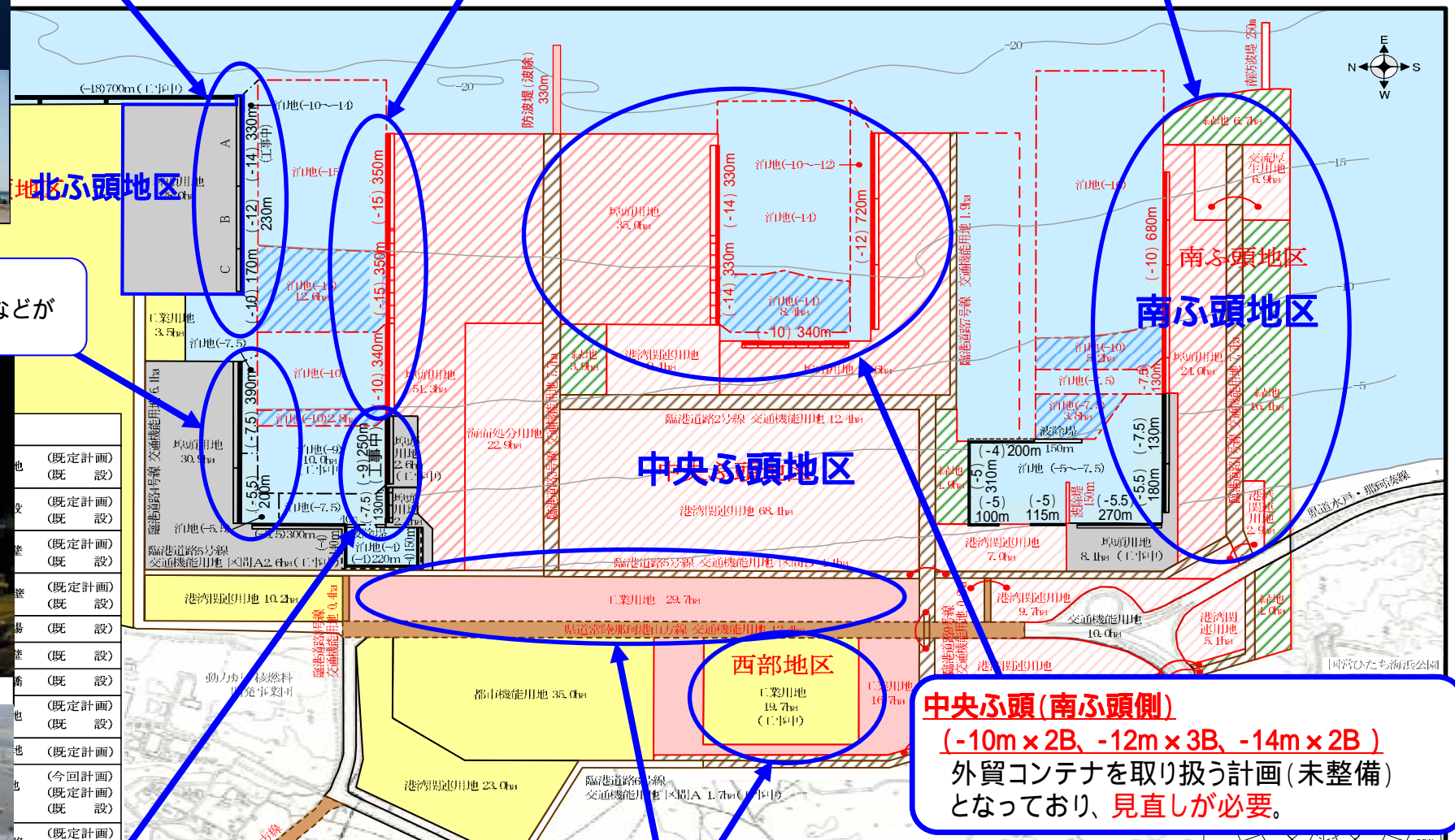
(-10m×2B、-15m×2B)

外貿コンテナを取り扱う計画(未整備)。

建設機械等の外貿RORO貨物の増加等に対応するため、見直しが必要。

南ふ頭(-5.5m×1B、-7.5m×2B、-10m×4B)

既定計画では、主に金属類の取扱いを計画。
既設バース(-7.5m)では、化学薬品等を取り扱っている。
今後、製材やくず鉄等の取扱いの増加に対応する必要がある。
また、市民や就業者が憩い・楽しめる緑地の確保が必要となっている。



日立建機臨海工場

コマツ茨城工場

西部地区

平成19年～平成20年、大手建機メーカー2社が立地。
さらなる企業誘致と、そのための用地の確保が必要。

中央ふ頭(南ふ頭側)

(-10m×2B、-12m×3B、-14m×2B)

外貿コンテナを取り扱う計画(未整備)となっており、見直しが必要。



南ふ頭地区上空写真

茨城港の現況(大洗港区)



北海道・苫小牧定期フェリー船接岸状況

第3埠頭(フェリーターミナル) (-8m×2B)
苫小牧港と結ぶ定期フェリーが就航している(週12便)。

第4埠頭(旅客船埠頭) (-8m×1B)

国内クルーズ船が寄港(年間数隻)。平成18年2月、大洗港振興協会と日光観光協会でクルーズ協定を締結。両地域が連携して、クルーズ船の誘致を行っている。
クルーズ船の実績を重ねつつ、将来的には、国内外の大型クルーズ船(3万GT級)の誘致を目指している。



クルーズ船(ふじ丸)接岸状況

水産ふ頭(廃棄物処理用地)

既定計画では、航路・泊地の浚渫土砂の処分場として計画(未整備)。

水産ふ頭

漁船等の遊漁船が係留しており、背後には地元漁協による産地市場や水産関連施設が立地している。



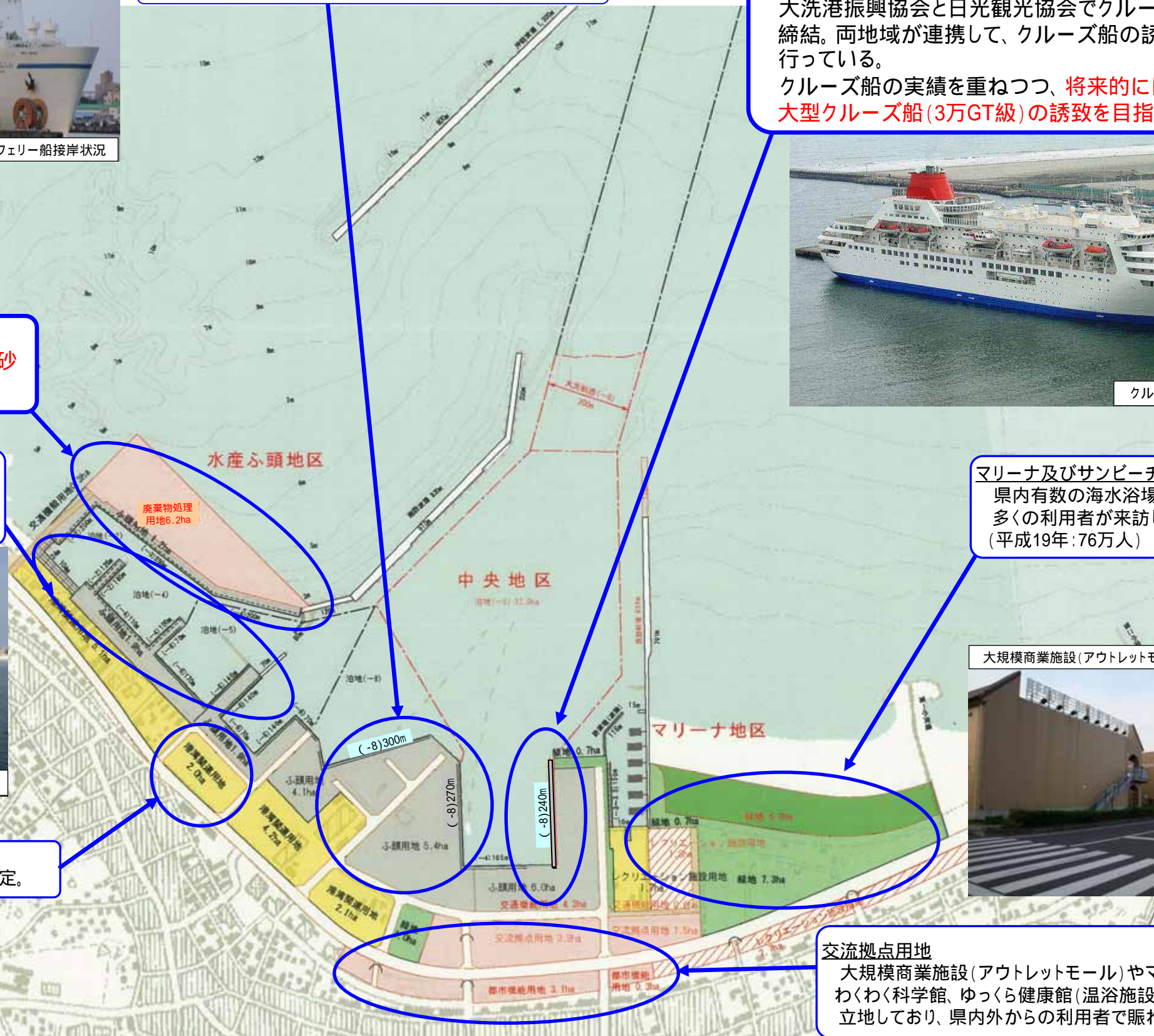
水産関連施設及び遊漁船接岸状況

水産ふ頭

平成21年9月、大手食品工場が稼働予定。



2009年9月オープン予定



マリーナ及びサンビーチ

県内有数の海水浴場として、多くの利用者が来訪している。(平成19年:76万人)

大規模商業施設(アウトレットモール)立地状況



交流拠点用地

大規模商業施設(アウトレットモール)やマリインタワー、わくわく科学館、ゆっくら健康館(温浴施設)が立地しており、県内外からの利用で賑わっている。

港湾計画の基本方針

課題及び要請

【物流・産業】

- 完成自動車の輸出への対応
- 建設機械等の貨物の増加への対応
- 浚渫土砂、石炭灰、建設残土の処分への対応
- 企業立地や貨物の増加に対応する用地の確保

【安全・防災】

- 港内静穏度の向上及び漂砂の軽減
- 大規模地震発生時の緊急物資受け入れ等への対応

【人流・交流】

- 大型クルーズ船寄港への対応
- 「にぎわい」と「うるおい」のあるウォーターフロント空間の形成

計画の基本方針(目標年次:平成30年前半)

【物流・産業】北関東の物流・産業拠点港湾の形成

- 完成自動車の外貿取扱機能の強化(日立、常陸那珂)
- 建設機械等の外貿RORO・バルク貨物取扱機能の強化(常陸那珂)
- 浚渫土砂、石炭灰、建設残土を処分するための海面処分場の確保(常陸那珂等)
- 海面処分場を活用した企業立地等のための用地の確保(常陸那珂)

【安全・防災】安全・安心な港湾機能の充実

- 船舶の安全航行を確保するため、防波堤の整備(日立、常陸那珂)及び漂砂対策(大洗)を推進
- 地域への緊急物資の受け入れや産業活動を維持する大規模地震対策の強化(日立)

【人流・交流】人流機能の強化と親水空間の形成促進

- クルーズ拠点となる旅客船ターミナル機能の強化(大洗)
- 親水空間の確保及び自然環境への配慮(常陸那珂、大洗)

取扱貨物量の見直し

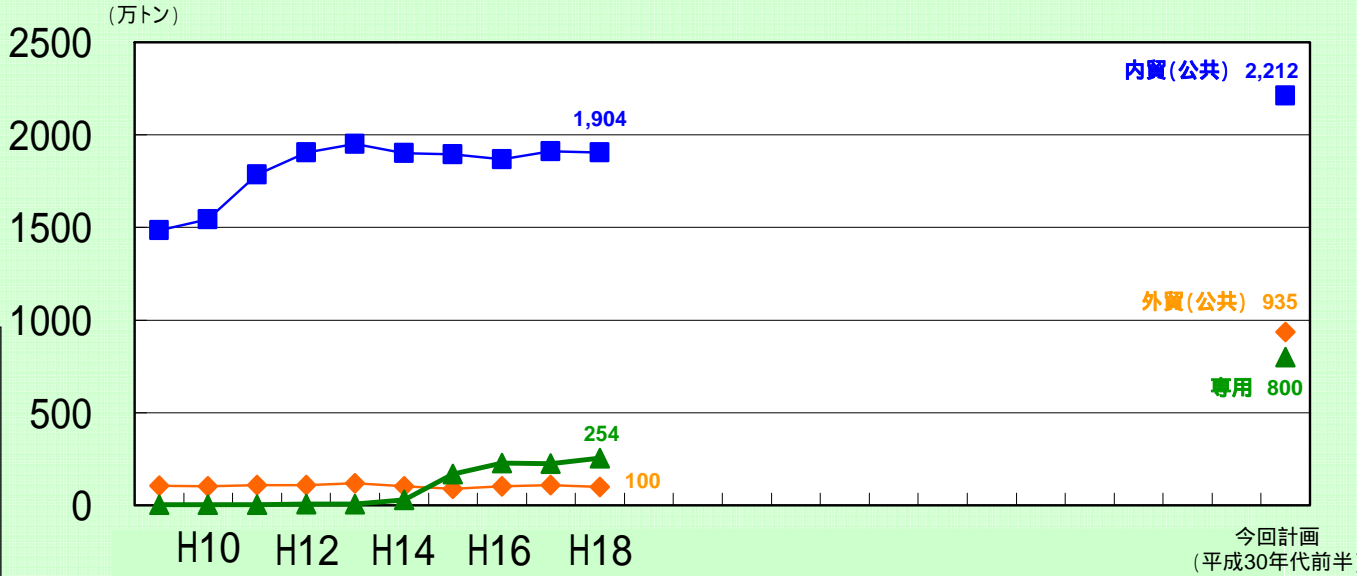
目標年次(平成30年代前半)における取扱貨物量の見直し

日立港区	600万トン(平成18年)	520万トン)
常陸那珂港区	2,000万トン(平成18年)	450万トン)
大洗港区	1,300万トン(平成18年)	1,300万トン)
合計	3,900万トン(平成18年)	2,300万トン)

主な増加要因

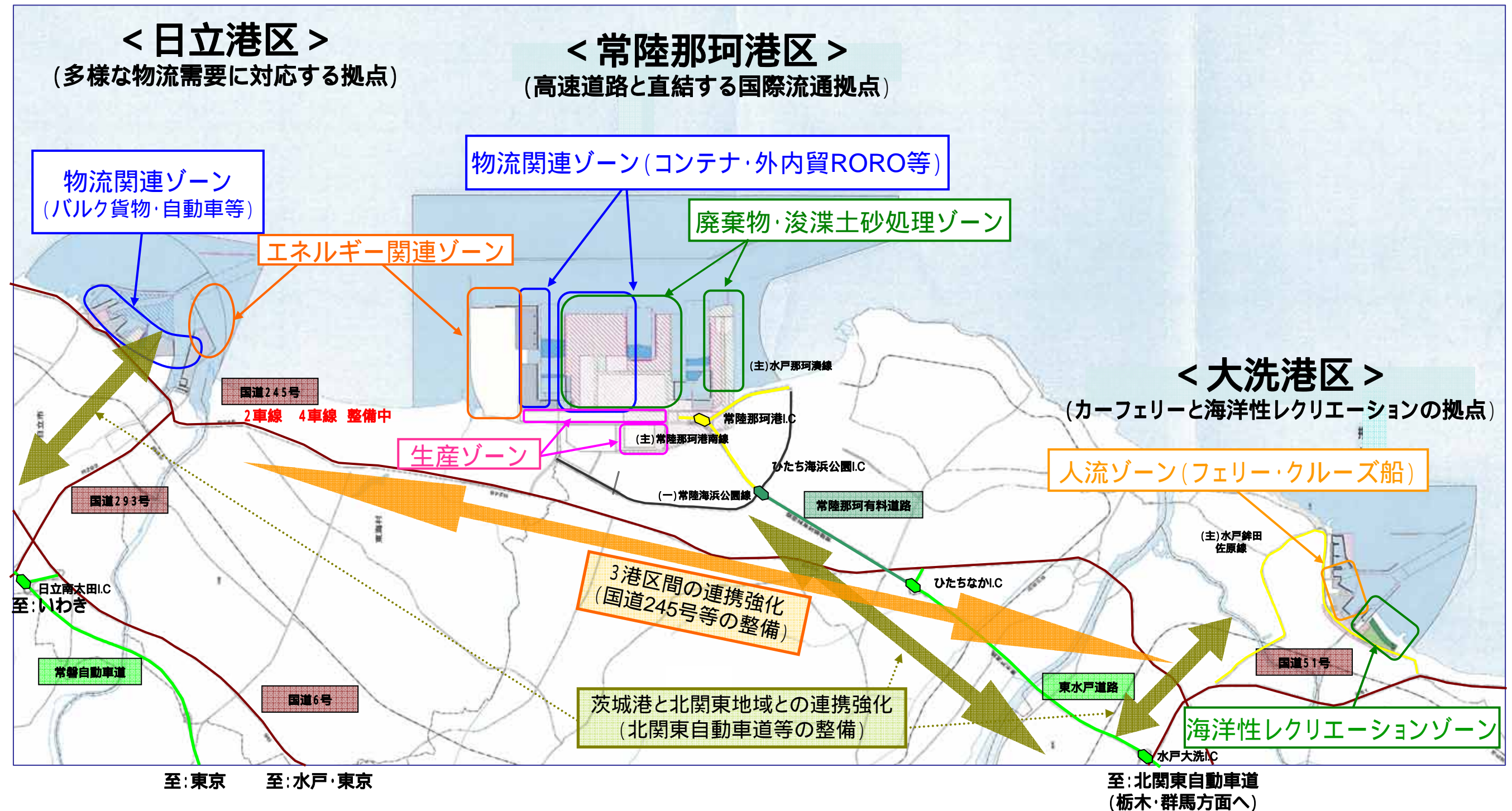
- 建機メーカーの立地や北関東自動車道の延伸等による
建設機械や完成自動車の取扱増加 (輸出)
- 東京電力の発電機増設を踏まえた石炭の取扱増加 (輸入)
- 内貿RORO船の更なる増便、製材の新規取扱 (移出・移入)による取扱増加

茨城港の取扱貨物量の推移(公共・専用の合計(コンテナ含む))



港湾空間利用の考え方(ゾーニング)

計画の基本方針を踏まえるとともに、各港区の特色を活かし、常陸那珂港区は北関東自動車道に直結する国際流通拠点、日立港区はバルク貨物や完成自動車等多様な物流需要に対応する拠点として、大洗港区はカーフェリーと海洋性レクリエーションの拠点とする。なお、茨城港と北関東地域の連携及び各港区間の連携を強化するためには、道路管理者の協力を得て、北関東自動車道や国道245号等の整備推進が重要。



港湾計画改訂の概要（日立港区）

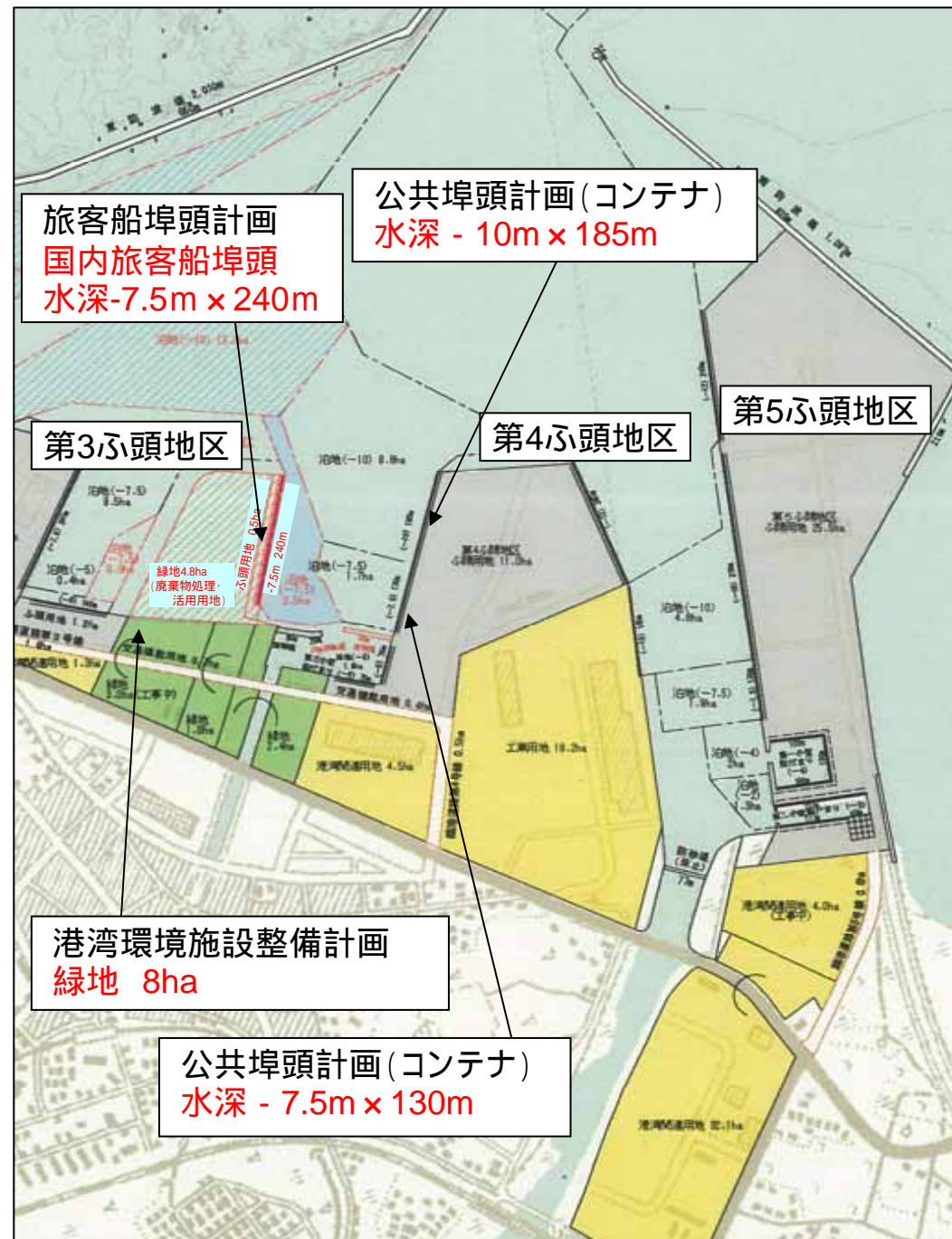
基本方針

完成自動車の外買取扱機能の強化
地域への緊急物資の受け入れや産業活動を維持する
大規模地震対策の強化
浚渫土砂等を処分するための海面処分場の確保

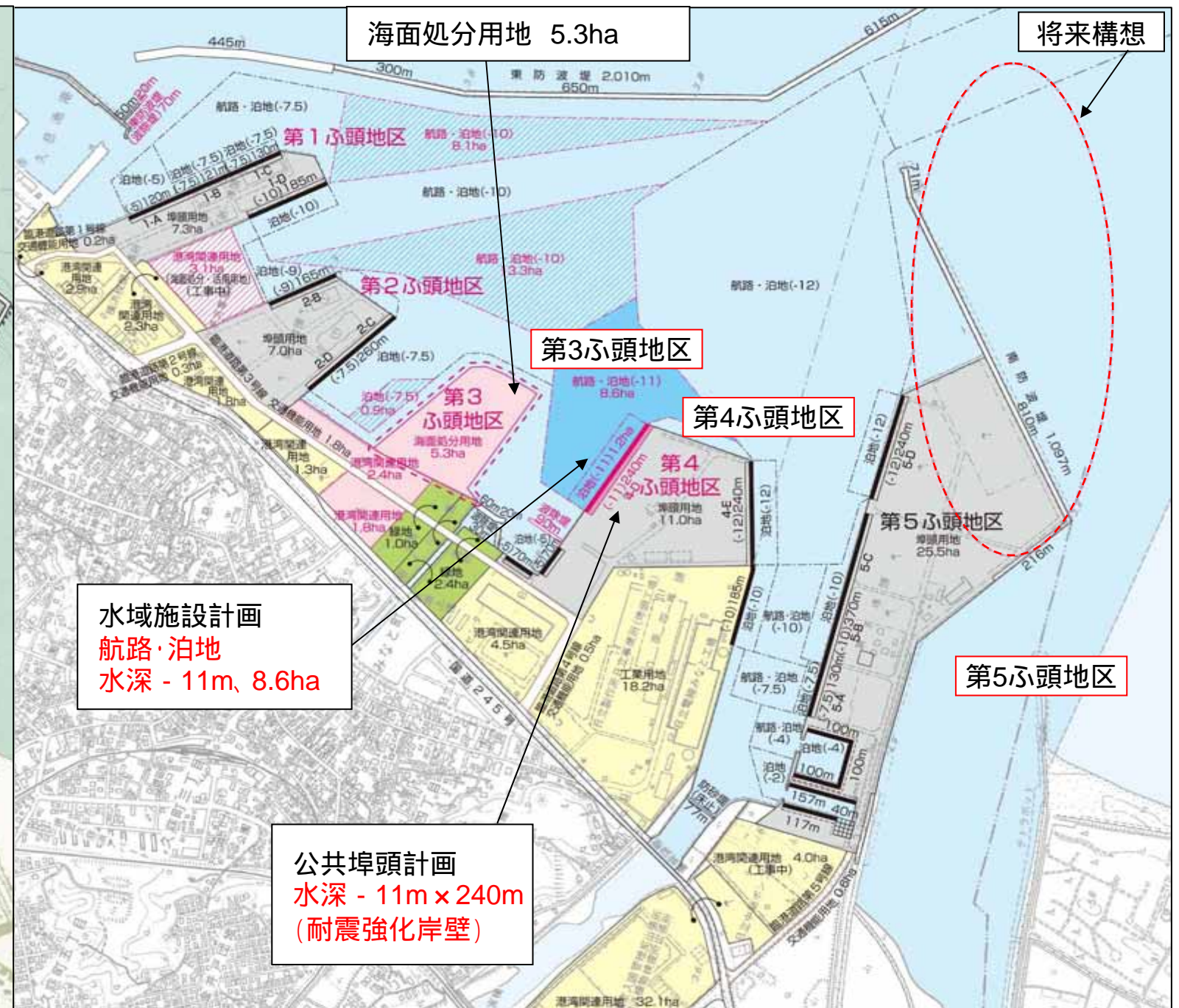
改訂内容

完成自動車の取扱機能の強化に対応するため、**公共埠頭及び水域施設を計画**
(第4ふ頭地区：-10m -11m)
地域への緊急物資の受け入れや産業活動を維持する**耐震強化岸壁を計画**
建設残土や浚渫土砂を処分するための、**海面処分用地を計画**
(第3ふ頭地区：既定計画の旅客船埠頭は大洗港区に一元化)

【既定計画】 - 平成11年改訂 -



【今回計画】



(注) 海面処分用地：廃棄物処分場の確保を主目的として土地造成を行う区域

港湾計画改訂の概要（常陸那珂港区）

基本方針

建設機械等の外貿RORO・バルク貨物取扱機能の強化

完成自動車の外貿取扱機能の強化

浚渫土砂、石炭灰、建設残土を処分するための

海面処分場の確保

海面処分場を活用した企業立地等のための用地の確保

親水空間の確保及び自然環境への配慮

改訂内容

建設機械等の外貿RORO貨物や、大型バルク貨物船就航に対応するための

公共埠頭を計画（中央ふ頭地区北ふ頭側）

長期的な完成自動車の取扱増加に対応するため、**公共埠頭を計画**（中央ふ頭地区南ふ頭側）

浚渫土砂や石炭灰等の受入に対応するため、**海面処分用地**及び

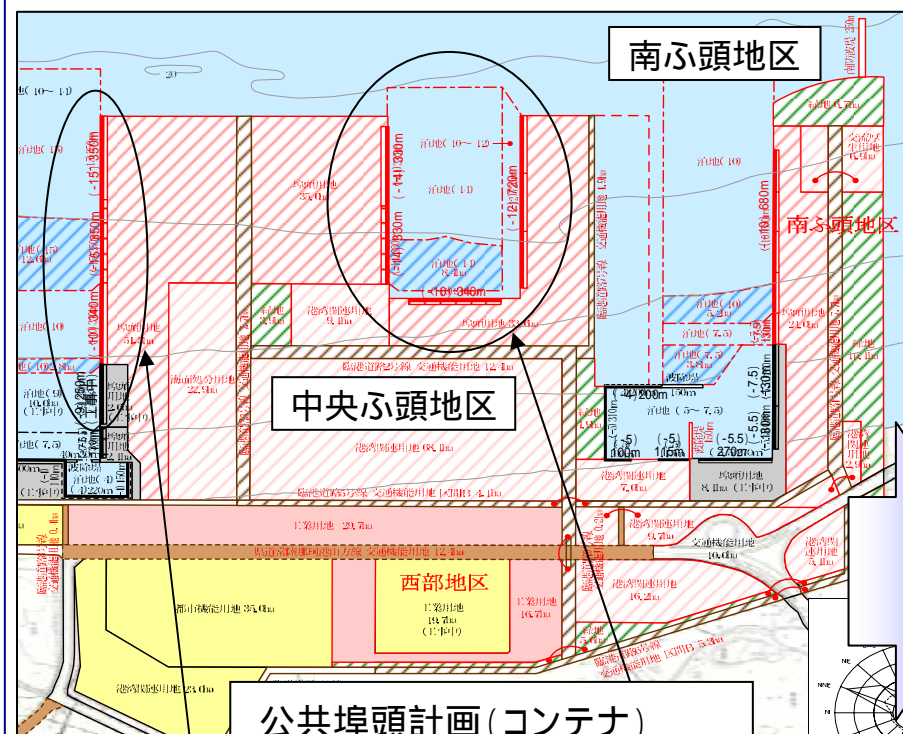
海面処分・活用用地を計画（中央ふ頭地区、南ふ頭地区）

土砂等処分後の海面処分・活用用地を活用した**工業用地・港湾関連用地を計画**

親水性の高い緑地及び貴重な湧水地を保全するための緑地を計画

既定計画では、中央ふ頭地区全体でコンテナ貨物を取り扱う計画となっているが、今回計画では、コンテナ貨物は北ふ頭（外貿）地区に集約し、中央ふ頭地区は増加するRORO貨物等への対応や浚渫土砂や石炭灰等の処分場として計画。

【既定計画】 - 平成8年改訂 -



公共埠頭計画(コンテナ)

水深 - 14m × 660m (2B)

水深 - 12m × 720m (3B)

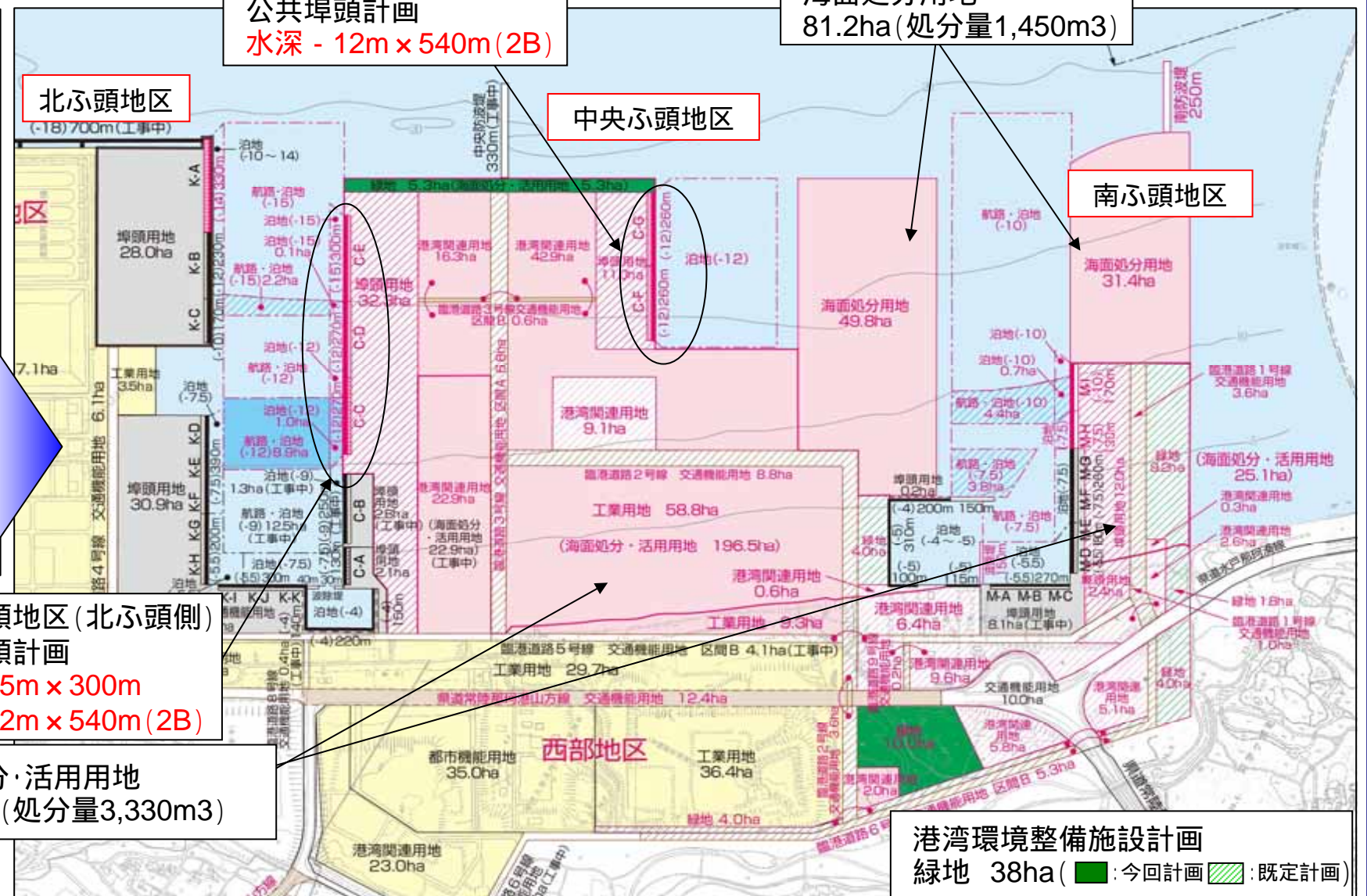
水深 - 10m × 340m (2B)

公共埠頭計画(コンテナ)

水深 - 15m × 700m (2B)

水深 - 10m × 340m (2B)

【今回計画】



中央ふ頭地区(南ふ頭側)

公共埠頭計画

水深 - 12m × 540m (2B)

海面処分用地
81.2ha (処分量1,450m3)

中央ふ頭地区(北ふ頭側)

公共埠頭計画

水深 - 15m × 300m

水深 - 12m × 540m (2B)

海面処分・活用用地

221.6ha (処分量3,330m3)

港湾環境整備施設計画

緑地 38ha (■:今回計画 □:既定計画)

(注) 海面処分用地: 廃棄物処分場の確保を主目的として土地造成を行う区域

海面処分・活用用地: 廃棄物処分場の確保に加え、廃棄物による埋立てを積極的に活用し、土地利用を図ることを目的として土地造成を行う区域

港湾計画改訂の概要（大洗港区）

基本方針

船舶の安全航行を確保するため、漂砂対策を推進

クルーズ拠点となる旅客船ターミナル機能の強化

親水空間の確保

改訂内容

北方向から流入する沿岸漂砂を減少させるため、新たに防砂堤を計画
(既定計画の廃棄物処理用地を削除し、浚渫土砂の処分は常陸那珂港区で対応)

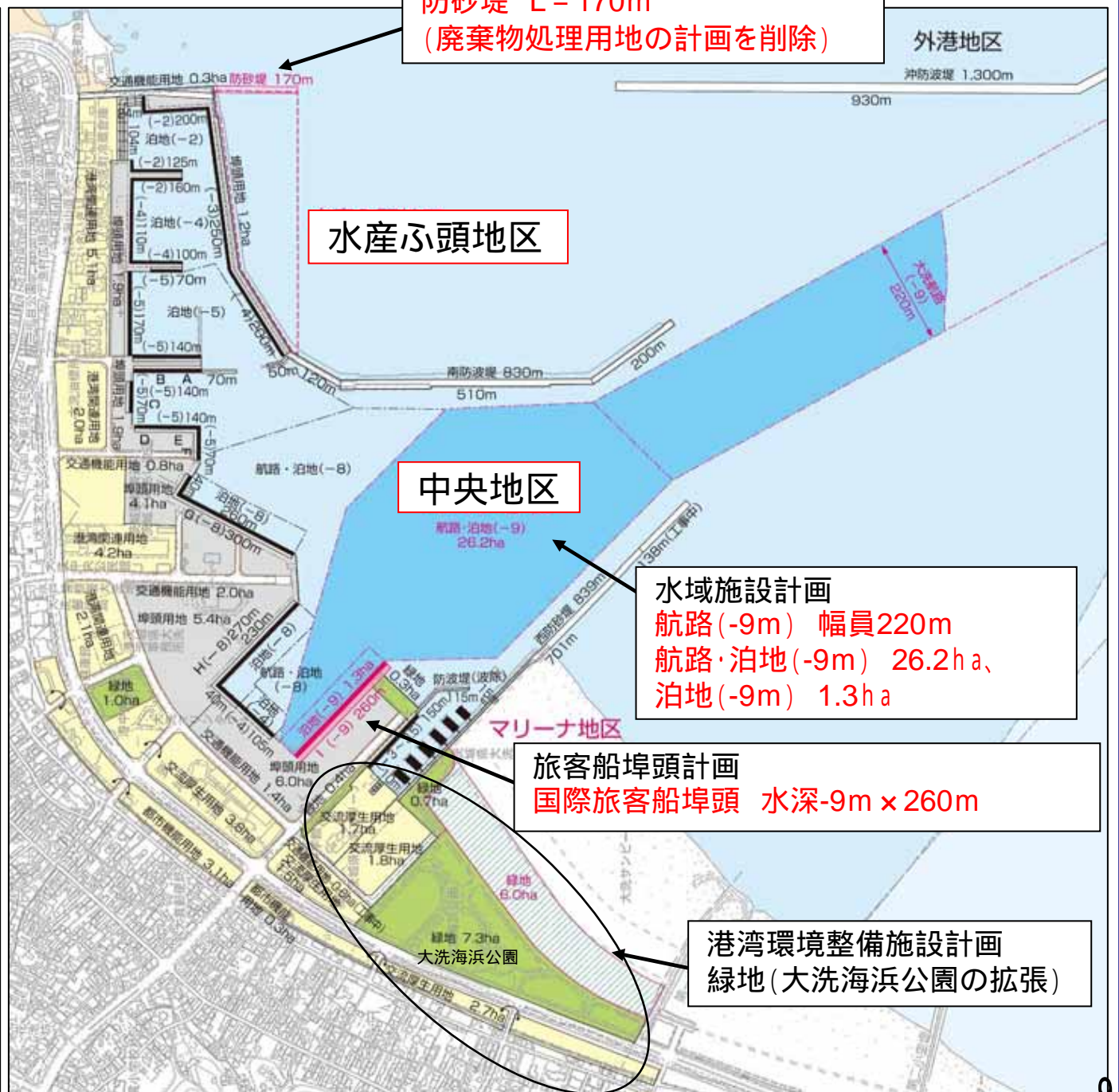
3万GT級の大型クルーズ船が入港するために必要な旅客船埠頭及び
水域施設を計画 (-8m -9m)

(大洗海浜公園と一体となった緑地の整備)

【既定計画】 - 平成14年改訂 -



【今回計画】



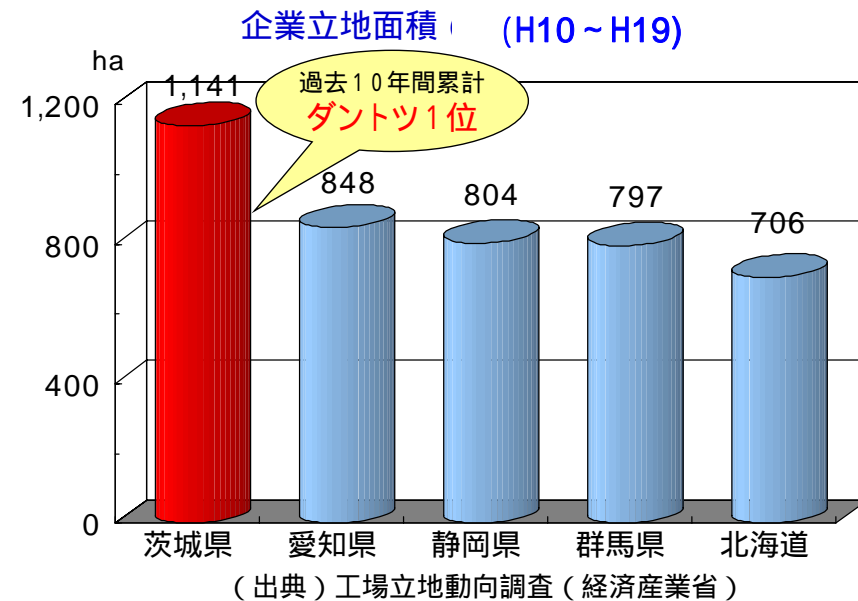
[参考資料]

茨城港をとりまく状況

企業立地の推進

高速道路や港湾、つくばエクスプレスの開通など交通インフラの整備進展、工業団地の整備等の効果により、**企業立地面積は全国1位**（H10～H19累計）

貨物量は1.4倍に増加



【参考】

- ・平成21年1月16日 大手自動車メーカーが茨城県に工場建設を表明（用地取得の予定契約）
[進出理由]
茨城港などが比較的近い、サプライヤーが納品しやすい場所にある、交通便利性が高い
- ・平成21年1月30日 大手ガス事業者が中期経営計画を発表（日立港にLNG基地建設を計画）



外貿定期航路の状況



内貿定期航路の現状

【北海道航路が充実 茨城の港から北海道へ週25便が運航】

- 北海道定期RORO航路（デイリー運航 日曜日を除く）
・常陸那珂 - 苫小牧
- 北海道・苫小牧定期フェリー航路（週12便 日曜を除く）
・大洗 - 苫小牧

- 北海道・釧路定期RORO航路（デイリー運航）
・日立 - 釧路

- 北九州定期RORO航路（週3便 月・水・金）
・日立 - 北九州

- 四国定期コンテナ航路（週2便 月・木）
・常陸那珂 - 松山

- 内航フィーダーサービス（週1便 月）
・常陸那珂 - 大井（欧州航路接続）
・常陸那珂 - 鹿島 - 横浜（東南アジア航路接続）

- 【北海道航路の充実】
・陸送コスト・CO2の削減
・茨城港から北海道へ1日4便が運航
発着時間が顧客ニーズにマッチ
・東京港の混雑を回避
(京浜港と比較した場合、10時間の差)

