
2 常陸那珂港の現状

2 常陸那珂港の現状

2.1 常陸那珂港の概況

2.1.1 位置

常陸那珂港は、東京都心から北東約 110km、茨城県の県庁所在地である水戸市から東方に約 10km に位置する、ひたちなか市と東海村にまたがる重要港湾である。

首都圏の大消費地に隣接するとともに、平成 23 年度(2011 年度)に全線開通が予定されている北関東自動車道と直結しており、茨城、栃木及び群馬の北関東三県が後背圏となる(図表 2-1)。

図表 2-1 茨城県周辺図



(出所) 茨城県土木部港湾課ホームページ

(http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/doboku/kowan/sitetop1/map/syuhen_map.htm)

2.1.2 沿革

常陸那珂港や国営ひたち海浜公園を含むひたちなか地区は、第二次世界大戦後アメリカ軍に接収され対地射爆撃場として使用されていたが、その後返還され、昭和 58 年(1983 年)に港湾区域の運輸大臣認可が下り、新しい港が建設されることとなった。

その後整備が進められ、現在に至る(図表 2-2)。

図表 2-2 常陸那珂港(ひたちなか地区)の沿革

昭和 48 年(1973 年) 3 月	水戸射爆撃場、日本政府に返還される。
昭和 58 年(1983 年) 3 月	「地方港湾常陸那珂港」誕生、引き続き「重要港湾」に昇格
昭和 58 年(1983 年) 6 月	港湾計画(新規)策定
平成 3 年(1991 年)10 月	国営ひたち海浜公園一部開園
平成 5 年(1993 年) 2 月	常陸那珂工業団地分譲開始
平成 5 年(1993 年) 5 月	北ふ頭地区の整備着手
平成 6 年(1994 年)11 月	勝田市と那珂湊市が合併し、ひたちなか市が誕生
平成 7 年(1995 年) 6 月	運輸省の長期港湾政策において、常陸那珂港を中核国際港湾に位置付け
平成 9 年(1997 年) 3 月	運輸省・建設省が常陸那珂港地域を国際交流インフラ推進事業の対象地域に選定し、重点整備を表明
平成 10 年(1998 年)12 月	常陸那珂北ふ頭地区内貿バース供用開始
	常陸那珂火力発電所 1 号機着工
平成 11 年(1999 年) 5 月	常陸那珂港に初の定期航路(北海道・大阪 RORO 航路)開設
平成 11 年(1999 年) 7 月	東水戸道路・常陸那珂有料道路全線供用開始
平成 12 年(2000 年) 3 月	北関東自動車道の一部(水戸南 IC ~ 友部 JCT)供用開始
平成 12 年(2000 年) 4 月	常陸那珂北ふ頭地区外貿バース供用開始
	極東ロシア定期在来船来航航路開設
平成 12 年(2000 年) 8 月	韓国定期コンテナ航路開設
平成 12 年(2000 年)11 月	北米定期 RORO 航路開設
平成 12 年(2000 年)12 月	欧州定期 RORO 航路開設
	ひたちなか FAZ 物流サイト供用開始
	北関東自動車道の一部(友部 JCT ~ 友部 IC)供用開始
平成 13 年(2001 年) 2 月	常陸那珂中央ふ頭地区(耐震強化岸壁)の整備着手
平成 13 年(2001 年) 7 月	北海道定期 RORO 航路開設
平成 14 年(2002 年) 2 月	中国(華南)定期コンテナ航路開設
平成 15 年(2003 年)12 月	常陸那珂火力発電所 1 号機営業運転開始
平成 16 年(2004 年) 1 月	中央ふ頭地区廃棄物処分場において石炭灰の埋立処分開始
平成 16 年(2004 年) 2 月	北米定期コンテナ航路開設
平成 17 年(2005 年) 8 月	広域型商業施設(第 1 期拡張)シネマコンプレックスオープン
平成 18 年(2006 年) 7 月	広域型商業施設(第 2 期拡張)オープン
平成 19 年(2007 年) 1 月	常陸那珂港西部地区に大型建設機械の組立工場竣工

(出所)茨城県土木部港湾課ホームページ(<http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/doboku/01class/class28/enkaku.html>)及び茨城県企画部ひたちなか整備課「ひたちなか地区開発の概要」を基に上越市創造行政研究所作成

2.1.3 港湾整備の状況

常陸那珂港は、現在も建設途中である。

北ふ頭（東海村）には、内外貿のためのスーパーガントリークレーン（2基）やトランスファークレーン、東京電力㈱の常陸那珂火力発電所（発電燃料：石炭）が稼働中である。火力発電所は現在 100 万 kW の出力であるが、将来は 300 万 kW を予定している（写真 2-1、2-2、2-3）。

中央ふ頭は、火力発電所の廃棄灰を利用して埋立中であり、平成 21 年度末（2009 年度末）に RORO¹⁷船に対応し複合一貫輸送¹⁸が可能なるふ頭として完成予定である。

また、南ふ頭も建設途中である（図表 2-3）。



写真 2-1 常陸那珂火力発電所

図表 2-3 常陸那珂港港湾計画



(出所) 茨城県土木部港湾課ホームページ (<http://www.portofhitachinaka.com/keikaku/index.html>)

¹⁷ ROROとは、ROLL ON/ROLL OFFの意味で、クレーンで製品を積み揚げするのではなく、製品を積んだシャーシ（荷台）をトレーラーヘッド（牽引車）で直接船に乗せ船内でトレーラーヘッドを切り離し、シャーシのみを輸送する船舶。揚げ地に入港後、目的地へ直接トレーラーにて陸送できるため、天候に影響されない安定した輸送が可能である。

¹⁸ 特定の運送品が、二つ以上の種類の異なる運送手段により相次いで行われる輸送を複合一貫輸送といい、単一の輸送契約のもとで、海陸運それぞれの輸送手段を組み合わせ、船と鉄道/トラック、船と航空機などにより、最終仕向け地まで一貫して行う貨物輸送サービス。荷主のメリットとしては、輸送区間における責任の所在の一元化、コスト削減、手続の簡素化などがある。



写真 2-2 北ふ頭（ガントリークレーンとトランスファークレーン）



写真 2-3 北ふ頭（コンテナ荷置き状況）

2.1.4 工業用地への企業の進出状況

コマツが工業用地 19ha に工場を建設し、平成 19 年(2007 年)1 月から大型ホイールローダー、ダンプトラック等の生産を開始した(写真 2-4)。

また、コマツ工場に隣接する 18ha に日立建機(株)も進出することが内定している(写真 2-5)。

常陸那珂港は、高規格幹線道路が港の中まで乗り入れた日本で唯一の港であり、そのメリットをいかして流通関係の企業を誘致してくる計画であった。重機メーカーは想定していなかった業種であるが、日立建機(株)の進出に合わせて部品メーカーの進出も予定されているなど工業用地はほぼ完売する勢いである。



写真 2-4 コマツ工場



写真 2-5 日立建機(株)建設予定地（左はコマツ）

2.2 利用促進への取組と常陸那珂港の優位性

2.2.1 利用促進対策

ポートセールス等の利用促進対策は、行政だけではなく民間と連携しながら行っている。

常陸那珂港湾振興協会(県、ひたちなか市、東海村、企業等 62 団体が構成)を組織して、利用促進のための活動を行っている。

平成 19 年(2007 年)2 月に東京で開催した茨城県 4 港合同の説明会には 600 人もの出席があり盛況で、コマツが進出したことや、つくばエクスプレスの開通が都心と茨城県の近さをアピールするきっかけとなり、首都圏からの注目が集まりやすくなっている。

自動車産業など企業城下町を形成するような産業の誘致は積極的には考えておらず、流通港湾としての強化を図っていく方向である。

貨物取扱量は順調に伸びているが、国の政策が東京、横浜などのスーパー中枢港湾に重点を移したことが影響し、当初の予想よりもコンテナ取扱量は伸び悩んでいる。

また、日立グループではコスト等の面から一括して東京の港を使っているため¹⁹、市内企業の約 6 割を占める日立製作所の関連企業で常陸那珂港の利用が中々進んでいない。

2.2.2 常陸那珂港の優位性

常陸那珂港は、日本とアメリカの航路上にあり北米までの最短航路である。

これまでの首都圏の流通は、東京都を中心とした縦軸の交通網が主流であったが、東京湾や都心部の混雑や環境面での配慮等から北関東自動車道、東関東自動車道水戸線、首都圏中央連絡自動車道といった交通網の整備が進み、常陸那珂港は太平洋側の玄関口として注目されつつある(図表 2-4)。

東京湾を利用しないことによる時間短縮効果は、例えば北海道 東京間は、約 30 時間(東京湾内の速度制限等により房総半島を回るだけで約 10 時間)もの海上輸送時間がかかるが、北海道 常陸那珂港間は約 20 時間で、陸路を加えてもかなりの時間短縮を図ることができる²⁰。特に荷揚げされた原材料等が運ばれる最終生産地は、都心ではなくその外環にあるため東京港から荷揚げして渋滞する都心を通るよりも、常陸那珂港から横軸の交通網を活用して輸送したほうが時間、コスト、環境面で有利となる。

さらに、前述のとおり高規格幹線道路(北関東自動車道)が港の中まで乗り入れた日本で唯一の港であり、そのような計画的な整備に基づき、海陸交通の結節性向上が図られている(写真 2-6)。



写真 2-6 常陸那珂港 I.C

¹⁹ 茨城県常陸那珂港湾事務所及びひたちなか市企画部企画調整課へのヒアリング調査による。

²⁰ 茨城県常陸那珂港湾事務所へのヒアリング調査による。

図表 2-4 北関東自動車道計画概要²¹



(出所) 栃木県高速道路対策室ホームページ (<http://www.pref.tochigi.jp/kitakan/kousoku/kitakan.HTM>)

²¹ 伊勢崎 IC ~ 太田桐生 IC 間は、平成 20 年(2008 年)3 月 8 日開通
 宇都宮上三川 IC ~ 真岡 IC 間は、平成 20 年(2008 年)3 月 15 日開通
 桜川筑西 IC ~ 笠間西 IC 間は、平成 20 年(2008 年)4 月 12 日開通

2.3 国営ひたち海浜公園

港のある地域全体を概観するため、常陸那珂港と共にひたちなか地区を形成する国営ひたち海浜公園についても現地調査を行った。

ひたちなか地区のレクリエーションゾーンに位置する国営ひたち海浜公園は、主に首都圏の利用者をターゲットとして国が設置した総面積 350ha の国営公園²²である。現在、約 4 割の 135.0ha が開園されている。

「海と空と緑が友達 爽やか健康体験」をテーマとして、樹林、草地、砂丘、海浜、湧水地等、特色ある自然条件をいかした整備が進められている(写真 2-7)。

国から委託を受けた財団法人 公園緑地管理財団ひたち公園管理センター(写真 2-8)が、管理人約 50 名で管理を行っている。年間維持管理費予算は約 8 億円程度とのことである²³。

年間入園者数は約 100 万人で、最盛期であるゴールデンウィークには約 20 万人が訪れる。

内訳は県内からが 4 割、東京、埼玉、福島など常磐線沿線の県外等から 6 割で、高速道路に直結していることもあり、車での来訪者が 9 割程を占める。

毎年夏に芝生広場で開催されるロックフェスティバル(ROCK IN JAPAN FESTIVAL)には 3 日間で約 15 万人が訪れる。周辺のホテルや民宿が満室になったり、市や地元飲食店等によるテント村で販売が行われたりと経済効果はあるが、周遊観光までは、現在は行われていない。



写真 2-7 国営ひたち海浜公園「みはらしの丘」



写真 2-8 ひたち公園管理センター

²² 昭和 59 年(1984 年)11 月 26 日起工式、平成 3 年(1991 年)10 月 5 日第一期開園(70ha)

²³ (財)公園緑地管理財団ひたち公園管理センターへのヒアリング調査による。

2.4 ひたちなか市におけるまちづくり

2.4.1 ひたちなか市におけるまちづくりの拠点

ひたちなか市には、常陸那珂港周辺(ひたちなか地区)、勝田駅²⁴周辺、那珂湊駅²⁵周辺及び佐和駅²⁴周辺の4つの拠点がある。

勝田駅周辺では、60億円規模の再開発事業が予定されており、病院の建て替えなど生活利便性の高いエリアとして整備する計画である。中心市街地では様々な取組が行われているが、買物には、ひたちなか地区の大規模商業施設等が利用されており、中心市街地の商店は厳しい現状である。

ひたちなか市としては、勝田駅周辺の再開発事業を進め勝田駅と港周辺のアクセス性を強化していきたいと考えている(写真2-9)。



写真2-9 JR勝田駅前(東口)

那珂湊駅周辺には、商店街と「那珂湊おさかな市場(魚市場)」がある。おさかな市場には、漁港関係者による海のない山梨県や栃木県等へのPR活動によって、近県から観光バスで観光客が多数訪れており、年間で約100万人の来場がある。

優先順位としては、常陸那珂港(ひたちなか地区)、勝田駅周辺開発の次に那珂湊駅周辺のまちづくりを行っていく予定であるが、近々の課題として湊線存続を優先させたため²⁶、漁港や海などを一体的にとらえたまちづくりは次の段階となっている(写真2-10)。



写真2-10 湊線車両(JR勝田駅にて)

²⁴ JR常磐線の駅

²⁵ 茨城交通湊線の駅

²⁶ 平成17年(2005年)12月に茨城交通(株)(本社・水戸市)は、経営状況が厳しいため、ひたちなか市の勝田駅と阿字ヶ浦駅とを結ぶ湊線を、平成20年(2008年)3月で廃線にする意向を示したが、平成19年(2007年)9月に、第三セクター方式の別会社を設立し同線を存続することが決まった。

2.4.2 大規模プロジェクトである港湾と海浜公園をいかしたまちづくり

ひたちなか地区は、港湾ゾーン(県)、国営公園(国)、地元主体で利用を図っていくゾーンの3つに分けられ開発が進められてきたが、市は体育施設、野球場等を備えた総合運動公園の整備などを行った。

県が港湾管理者の常陸那珂港、国営のひたち海浜公園と、当初ひたちなか地区の開発は広域的な視点のみで行われてきたが、近年は地元住民にも目が向けられるようになってきた。

現在は港湾が整備中ということもあり、市民が港を訪れ楽しむ状況はさほどないが、港を一望できる展望施設(情報・交流館)を整備し、港のにぎわいを創出する常陸那珂港情報交流拠点整備事業(みなと振興計画)をひたちなか市が事業主体となり計画している。

ひたち海浜公園と市の関係では、青年会議所が中心となって海浜公園で開催する「ティーンズロックフェスティバル(全国高校生アマチュアバンド選手権)」を支援し、優勝者には「ROCK IN JAPAN FESTIVAL」への出場権を与えるなど相乗効果による音楽のまちづくりを目指している。また、海浜公園では「いばらき花名所」として花をテーマにした整備を進めていることから、公園で栽培された花の球根を市内の通りに植えることなども行っている。

公共交通の関係では、第三セクターによる湊線の運営と共に、コミュニティバス(「スマイルあおぞらバス」、計5台)を市内で運行している。湊線はJR勝田駅から阿字ヶ浦までを結び、コミュニティバスでひたち海浜公園とを結ぶ経路を設定している。

このように、国や県も近年は地元との結びつきを重要視しつつあるが、常陸那珂港や国営ひたち海浜公園は広域的な施設として全く新しく建設された施設であるため、現状では、まだ港とまちのつながりが弱い。

位置的には、港とまちが国営公園によって分断されるかたちとなっているため、港の管理上は都合が良いが、今後は、まちなかとの融合が課題である。ひたちなか地区の地元主体で利用を図っていくゾーンには、ホームセンターやホテルが建設されるなど徐々に開発されつつあるが、まだ人流が港とまち、双方に誘導されにくい構造となっており、地元のまちづくりの中での位置付け、地元の方々との関わり方をどのようにしていったら良いのかを現在模索している状況にある。

