利便性高まる いばらきの港

東日本大震災で甚大な影響を受けた茨城県の沿岸部は、震災から3年が経過し、暫定供用していた公共岸壁全39岸壁が2014年内には完全復旧する見通し。一方、この間、茨城港常陸那珂港区（ひたちなか市、東海村）では、12年10月に中国、韓国、東南アジアを結ぶ定期コンテナの新航路が約9年ぶりに開設。陸地では北関東自動車道（北関東道）の全線開通に始まり、15年度をめどとした首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の県内全線開通など、陸海空の広域交通網が着実に整備され、港湾を利用する荷主や物流会社にとっても利用しやすい環境が整ってきている。

コンテナ利用促進

道路網整備も追い風

北関東の玄関口

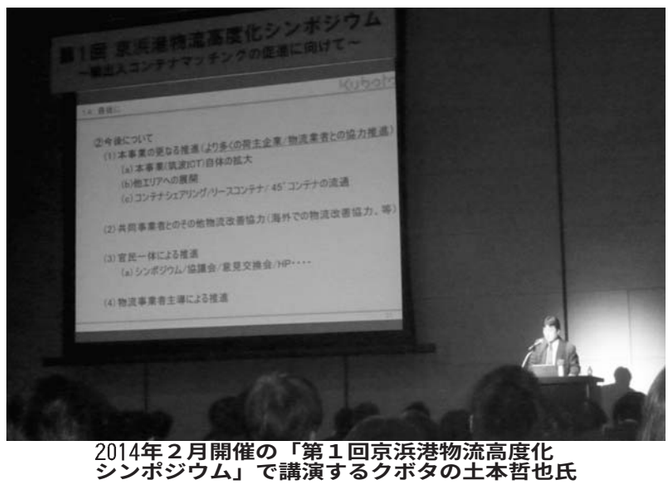
茨城港は首都圏の港湾貨物の京浜港への集中を回避する一翼を担える港として、茨城県内では北関東の玄関口「北側ゲートウェイ」に位置づけられている。中でも常陸那珂港区は、定期RORO船や定期コンテナ船が内貿3航路、外貿14航路で運航される国際港湾として、茨城県が特に力を入れている。だが、「扱う荷量を増やしたい」（県港湾課）、「航路をもっと増やしてほしい」（荷主）と、ニワトリが先か卵が先かの議論が絶えない。

そこで、茨城県が出資し、常陸那珂港区の港湾管理業務などを行う茨城ポートオーソリティ（東海村）は、2013年に同港区のコンテナ利用促進のため、2回の社会実験を行った。初回は2−3月に行われ、新規に利用すると、コンテナ1本当たり2万円助成するもので、輸入で10社約110本、輸出で5社約80本に適用された。継続して利用する荷主が9社あり、「助成に一定の効果がみられた」と県港湾課は指摘する。

国際海上コンテナターミナルのある茨城港常陸那珂港区

2014年３月13日までに被災した４基中３基の修繕を終え再開したコンテナを運ぶ遠隔自動トランスファークレーン

常陸那珂港区に寄港する南星海運


2014年２月開催の「第１回京浜港物流高度化シンポジウム」で講演するクボタの土本哲也氏

貨物荷主に助成金

県は14年度の当初予算に350万円を計上し、総事業費1000万円で、東海村とひたちなか市、茨城ポートオーソリティ（東海村）、常陸那珂コンテナターミナル（同）とともに、常陸那珂港区からのコンテナ輸出を促進する「コンテナ貨物集荷促進事業」を始める。「既存航路の安定と新航路の誘致が目的だが、輸出の内訳を見ると、空コンテナが多い」（県港湾課）ため、少しでも空コンテナを実入りにしたいというのが実情だ。事実、コンテナ取扱数量の外貿・内貿併せた13年見通しは、2万7000TEU（1TEUは20フィートコンテナ1個）以上だが、空で輸出しているケースが目立つ。

コンテナ貨物の集荷促進のため、新規の利用荷主には1本当たり1万円を支援し、増加の場合は同5000円を支援する。また、国際フィーダー航路を新規に利用する荷主には同1万2000円、増加する利用荷主には6000円を支援する。新規航路開設の船社には同2000円を支援する。県は同助成金の導入により、20フィートコンテナ換算（TEU）で年間500本の増加を目指しているほか、「新規航路開設には1万TEU増は必要。そこまでやりたい」（伊藤敦史県港湾課長）とコンテナ輸出を後押しする。

常陸那珂港区に寄港するＳＩＴＣ

グリーン物流に

農業機械など製造するクボタは、県内の筑波工場（つくばみらい市）からの輸出コンテナについて、物流の効率化と二酸化炭素（CO_2）排出量の削減、東京港と周辺道路の慢性的な混雑の緩和を積極的に推進している。

13年12月には茨城県や輸入会社、船会社などと、経済産業省と国土交通省が支援するグリーン物流パートナーシップ会議の「第12回グリーン物流優良事業者表彰」で経済産業大臣表彰を受賞している。

同社は現在、宇都宮工場（栃木県宇都宮市）で製造するコンバインなどをアジア方面へ輸出する際には東京港ではなく、常陸那珂港区に寄港する韓国・南星海運と中国・SITCの両方を利用している。「物流コストやリードタイムの面で合致すれば、どこの港を使うかというこだわりはない」と機械海外総括部の土本哲也物流企画グループ長は強調する。北関東道が11年3月に全線開通し、「距離が東京港に行くより近く、1日2回転も可能。トラックも混雑していない」（土本哲也物流企画グループ長）ことが決め手になっており、今後も積極的に同港区を利用していく計画だ。

港湾・物流 この人に聞く

茨城県土木部港湾課長 伊藤 敦史氏

企業誘致の重要なインフラ

―北関東道全線開通が常陸那珂港区のコンテナ荷量に与えた影響は。

「企業の物流戦略を支える重要なインフラになりつつある。内陸から港湾に直結する高速道路を活用した貨物量の伸びがみられる。北関東道が北関東の東西動脈になっており、港湾と海上の物流網の整備がこれまで以上に必要だ。また、県南地域では京浜港を利用する荷主が多い。圏央道の県内全線開通後、助成制度の新設などで常陸那珂港区に振り向かせられるか今後考えたい」

―北米とのコンテナ航路に強いなど、特色のある港を目指す必要があるのではないでしょうか。

「太平洋側にあり、地の利を考えるとそういう考え方もあり得る。だが、運航距離が長い上に、現時点で北米向けを一定量集めるのは難しい。東南アジアとの荷動きに需要があり、短期的戦略では、韓国、中国、東南アジアへの荷物、航路、便数を増やすことに力を入れたい。県外企業立地件数のトップ県として、常陸那珂港区を企業誘致の重要なインフラの一つにしたい」

―これまで以上に県港湾担当と企業誘致担当の連携が必要になります。

「これまでは国道16号（東京環状）が物流の動脈になっていたが、圏央道開通後はこれを担うことになるだろう。圏央道沿線に荷主、物流企業などが立地することで、企業活動の拠点になる。港と高速道路を企業誘致の強力なカードにしていきたい」

流通経済大学大学院 物流情報学研究科長 矢野 裕児氏

圏央道沿線を物流拠点に

―北関東道全線開通に加え、圏央道の県内全線開通も見えてきました。

「圏央道は首都圏の物流を考えると今後の軸になる重要な道路だ。茨城県はこれまで首都圏の東側という位置づけにされていたが、圏央道では北の玄関口に位置している。環状道路の圏央道が完成すれば、茨城県が首都圏の道路網に完全に組み込まれることを意味する」

―物流企業からみて魅力的な県・港湾にするには、何が必要でしょうか。

「他県と協力するなど、次の物流拠点として良い。そうすることで東京港ではなく、常陸那珂港区などに荷量が流れる可能性もある。いばらきの港の荷量増加の要因と成りうる戦略的な企業誘致が必要だ」

―常陸那珂港区の外航コンテナの荷量を増やすために考えられる他の施策はありますか。

「内航貨物を再認識することだろう。『2015年問題』とされる長距離トラックの運転手不足が深刻だ。鉄道貨物は容量に限界があり、内航貨物には余裕がある。現実的には不可能かもしれないが、内航で東京港に荷物を集約するのではなく、常陸那珂港区に集められれば、外航定期航路の新規開設につながるかもしれない」

復興から新たな発展へと躍進する「いばらきの港」

～より便利に、より早く、より環境に優しく～

茨城港

日立港区
完成自動車、バラ貨物等の多様な物流需要に対応する港
LNG基地 H27稼動予定

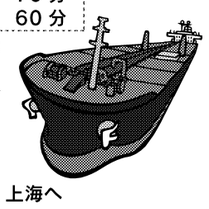
常陸那珂港区
北関東自動車道と直結！広大な開発空間を活かしたコンテナ、国内外RORO貨物に対応する港
北米からのコンテナ航路の輸入のファーストポート
上海、東南アジア方面へ週3便（京浜 T/S 含む）の定期コンテナ航路

大洗港区
フェリー・旅客船を中心に、国内外クルーズ船の利用、質の高いにぎわい拠点の形成に対応する港

鹿島港
国内最大級のコンビナートの海上輸送基地として、鹿島臨海工業地帯を支える港

「いばらきの港」が選ばれる理由

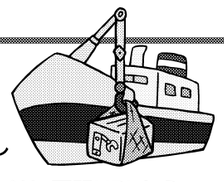
茨城港
■北海道向け RORO サービスが週31便と、北と結ぶ抜群な輸送力
～北関東から翌日には北の大地へ～
■北関東の主要地域と高速道路が結ばれスムーズな陸上輸送が可能
（例：常陸那珂港区へ高速道路利用の場合）　宇都宮市→80㎞　70分　真岡市　→70㎞　60分
■高速道路、一般道路などの多くの輸送ルートの選択が可能であり、緊急時の物流ルートの確保が容易
■コンテナヤード、周辺道路の混雑なし、CO_2削減やドライバーの労働時間短縮など、物流効率化を促進



日立港区　※北海道向け RORO サービスが毎日運航
常陸那珂港区　※コンテナ貨物が3日でダイレクトにアジアの主要港、上海へ
※週3便（京浜 T/S 含む）アジア向けコンテナ貨物の輸出入が可能
大洗港区　※首都圏から唯一の北海道フェリー航路

鹿島港
■日本最大級の穀物の輸入基地

News!
茨城港常陸那珂港区 輸出入コンテナ貨物助成事業　開始！
H26.4から常陸那珂港区から輸出入されるコンテナ貨物に対し助成が行われます。



新規利用支援　コンテナ1本あたり1万円
継続利用支援　コンテナ1本あたり5千円　など

詳しくは、下記URLから
http://www.ipac-web.jp
茨城ポートオーソリティ　検索

お問い合わせ先
●茨城県土木部港湾課港湾経営室　TEL.029-301-4536
●茨城県産業立地推進東京本部　TEL.03-3243-0845
●日立港湾振興協会　TEL.0294-53-4479
●常陸那珂港湾振興協会　TEL.029-264-2500
●大洗港振興協会　TEL.029-267-4188
●鹿島港振興協会　TEL.0299-92-5551
詳しくは、ネットで検索　いばらきの港　検索