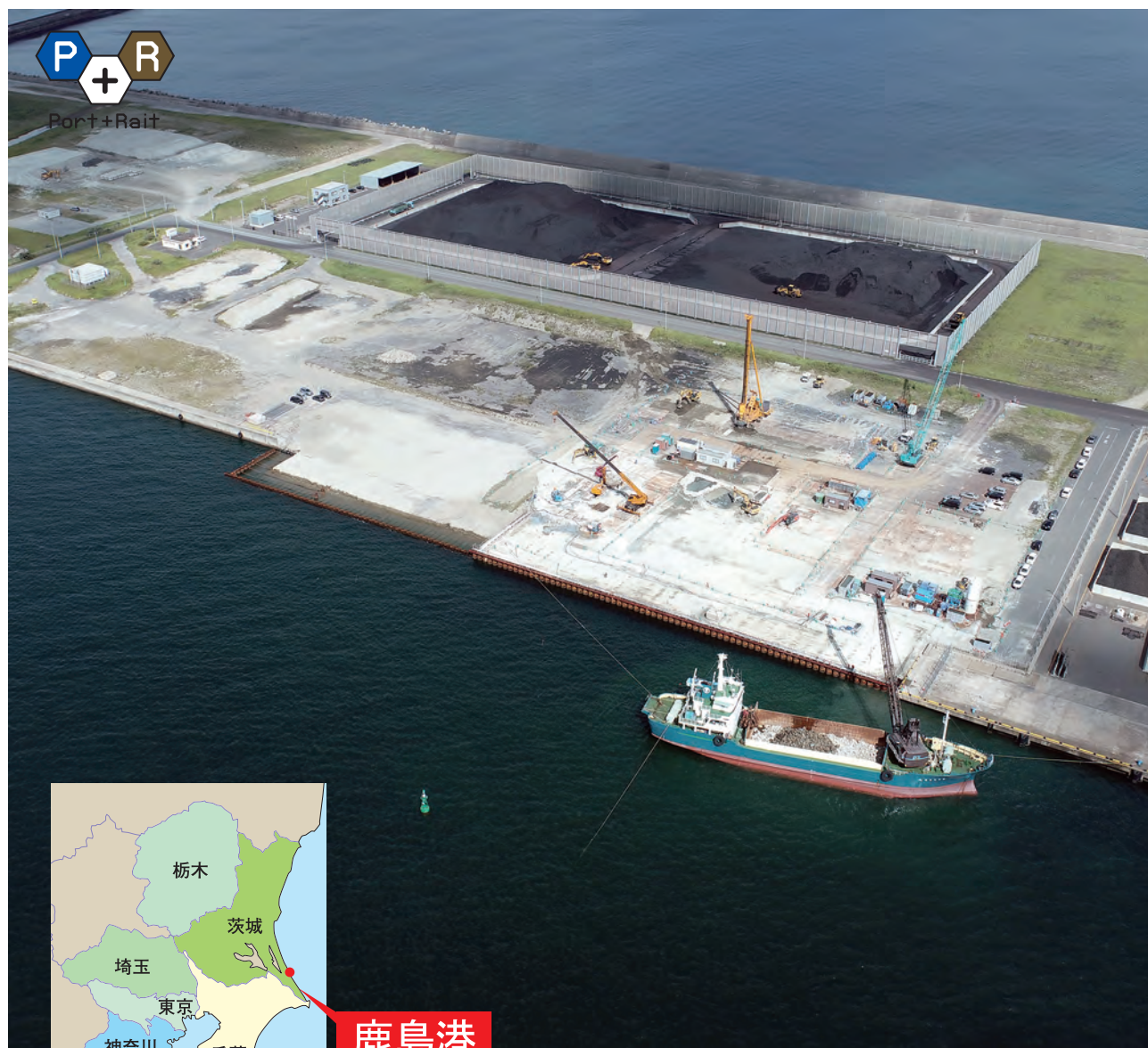




鹿島港

太平洋側唯一の基地港湾

鹿島港

茨城県南東部に位置する鹿島港。鹿島灘に面し、緩やかな曲線の海岸線に大型船舶の寄港が可能な掘込式の港湾として整備された。鹿島臨海工業地帯の中核をなし、日本経済の発展を海上物流面から支えた。近年は急成長が見込まれている洋上風力発電プロジェクトで脚光を浴びる。太平洋側唯一の基地港湾に指定されており、関連施設の整備が急ピッチで進んでいる。

■ 鹿島港の位置図



港湾概要	【港湾区域面積】	【バース数】	【取扱貨物量】
	5,212.2ha	96バース	5,477.66万t(2022実績)
	【臨港地区面積】 2,613.7ha	(公共15バース、民間81バース)	【コンテナ取扱貨物量】 1万1,816TEU(2022年実績)

■ 鹿島港の沿革

1960年 (昭和35年) 4月 「鹿島灘沿岸地域総合開発の構想(試案)」作成 1961年 (昭和36年) 9月 「鹿島臨海工業地帯造成計画(マスタープラン)」作成 1962年 (昭和37年) 5月 港湾法に基づく「地方港湾」に指定 1963年 (昭和38年) 4月 運輸省第二港湾建設局鹿島港工事事務所開設 11月 重要港湾に指定される。11/29起工式 1965年 (昭和40年) 11月 中央航路掘込み開始 1968年 (昭和43年) 9月 南航路浚渫、神之池埋立開始 1969年 (昭和44年) 6月 第1船入港 8月 関税法に基づく開港となる 10月 検疫法に基づく指定港になる 1973年 (昭和48年) 8月 植物防疫法に基づく指定港になる 1975年 (昭和50年) 7月 港湾運送事業法に基づく指定港になる 11月 南公共埠頭一部供用開始 1989年 (平成元年) 7月 南公共埠頭-10m岸壁供用開始 1990年 (平成2年) 6月 家畜伝染病予防法に基づく検疫指定港になる 1993年 (平成5年) 8月 港湾計画改訂 1994年 (平成6年) 2月 北公共埠頭建設着手	1996年 (平成8年) 9月 東南アジアRORO船航路開設(1997年10月航路廃止) 1997年 (平成9年) 10月 中国定期コンテナ航路開設(2002年1月航路廃止) 1999年 (平成11年) 2月 北航路掘込み開始 4月 台湾・香港・東南アジア定期コンテナ航路開設(1999年8月航路廃止) 10月 韓国定期コンテナ航路(2000年5月航路廃止) 2002年 (平成14年) 11月 北公共埠頭一部供用開始 2007年 (平成19年) 4月 港湾計画改訂 2008年 (平成20年) 8月 定期コンテナ(国際フィーダー)航路開設 2011年 (平成23年) 2月 韓国・中国定期コンテナ航路開設(2011年3月航路休止) 5月 国際バルク戦略港湾(穀物)に選定 2013年 (平成25年) 4月 外港公共埠頭一部供用開始 2016年 (平成28年) 7月 韓国定期コンテナ航路開設 9月 定期コンテナ(国際フィーダー)航路開設 2017年 (平成29年) 12月 定期コンテナ(国際フィーダー)航路増便 2020年 (令和2年) 9月 海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)に指定
--	---

港湾・工業地帯一体開発の成功事例

鹿島港は、茨城県南東部鹿島灘に面し、緩やかな曲線をなす海岸線に建設された人工港で、Y字型の掘込式の港湾。鹿島臨海コンビナートの中心に位置する。もともと砂丘地帯という耕作不適な土地で、首都・東京から直線距離にして80kmという至近距離にありながら、開発が遅れていた。高度経済成長期に入ると、全国的に港湾取扱貨物量や入港船舶数が増加するとともに、船舶が大型化。東京湾内諸港は船舶による渋滞が慢性化し、その問題解消として東京湾外側に港湾建設ニーズが高まった。茨城県は1960年、この地域を対象にした「鹿島灘沿岸地域総合開発の構想（試案）」を発表。鹿島臨海コンビナートと、大型船舶が停泊できる港湾を一体的に整備する計

画を打ち出した。

鹿島灘に面する海岸線は延長が約70km。岬などの自然地形がなく、海からの風が直接当たる一帯のため、最悪な海象条件のもとで新港湾の建設が進んだ。1963年に重要港湾の指定を受けて着工。まず、船溜南防波堤の整備を進め、陸地側では1965年に中央航路の掘込みを開始した。1969年に鹿島港が開港するとともに、臨海工業地帯内では住友金属工業（現日本製鉄）が操業を開始した。

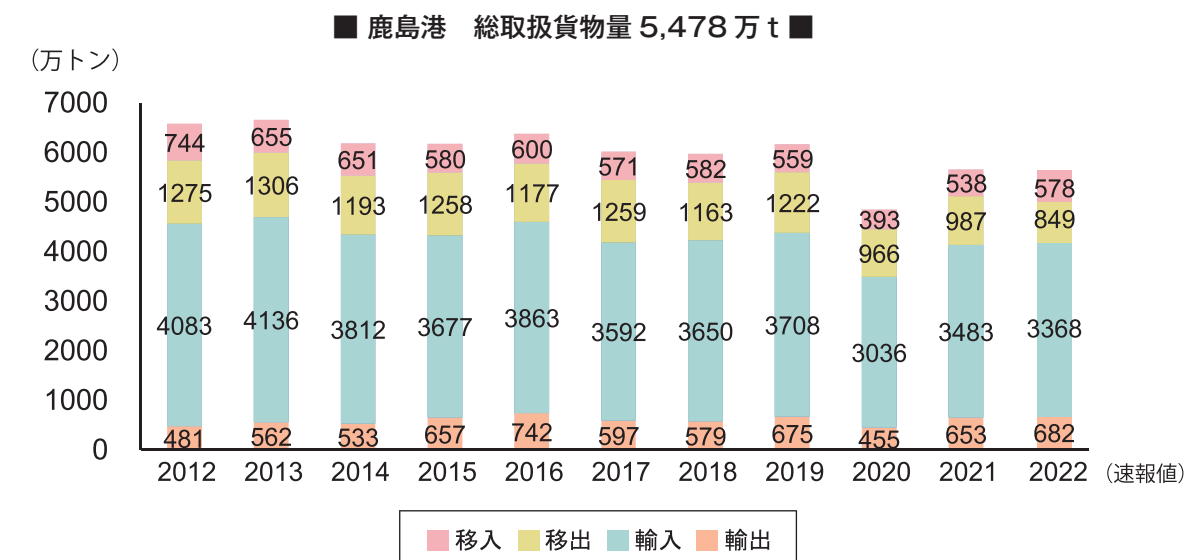
その後も港湾整備と工業地帯の開発が進み、1973年に工業地帯の造成工事が完了。港湾では南航路が開通した。北航路は1999年に整備が始まり、2006年に現在の形となる。2013年には外洋に面する外港地区が完成し、一部供用を開始した。

この間、工業地帯への企業進出も進む。高松地区に鉄鋼、神之池東部地区に石油精製、石油化学、火力発電所、神之池西部地区に鉄鋼製品の二次加工、飼料コンビナート、波崎地区に化学工業、その他工業などの企業が立地。工場群を計画的に配置したことで、生産効率の高い工業地帯が実現した。171社、193工場（2021年2月末現在）が操業する、わが国最大級のコンビナートに仕上がった。

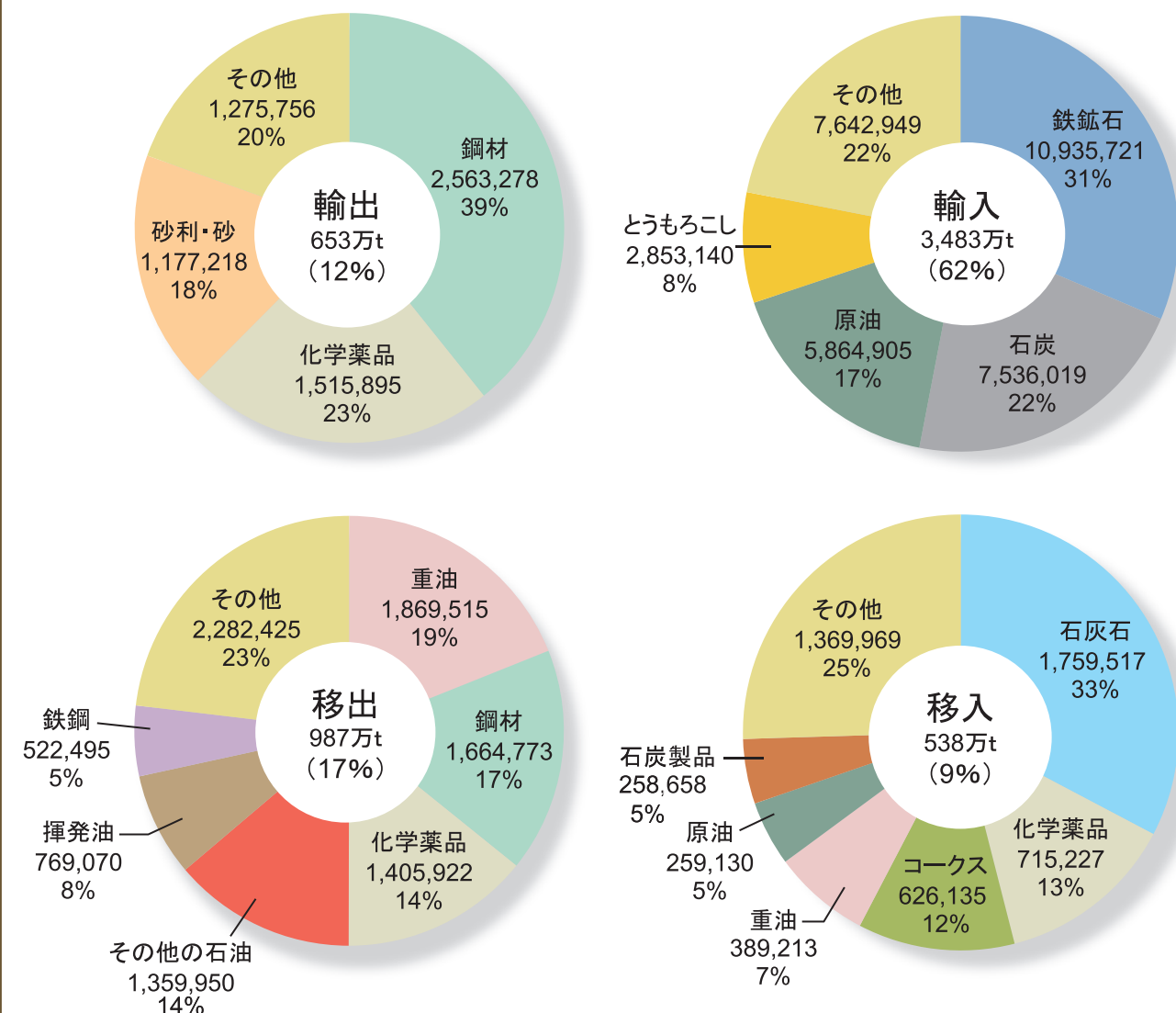
コンビナートを支える港湾施設は、延長2.7kmの中央航路と、そこからY字型に分かれた延長3.6kmの南航路、延長2.5kmの北航路を掘込式で整備。その兩岸や外港地区などに、96の岸壁が整備されている。岸壁の総延長は約17kmと、国内最大級。用途は公共15、民間81と、民



北東側から見た鹿島港外港地区



■ 2021 年 貨物量内訳 ■



最も厳しい海象条件

間企業の専用バースが多くを占める。民間専用バースの中には水深22mの岸壁があるなど、船舶の大型化に対応した増深工事が展開されてきた。

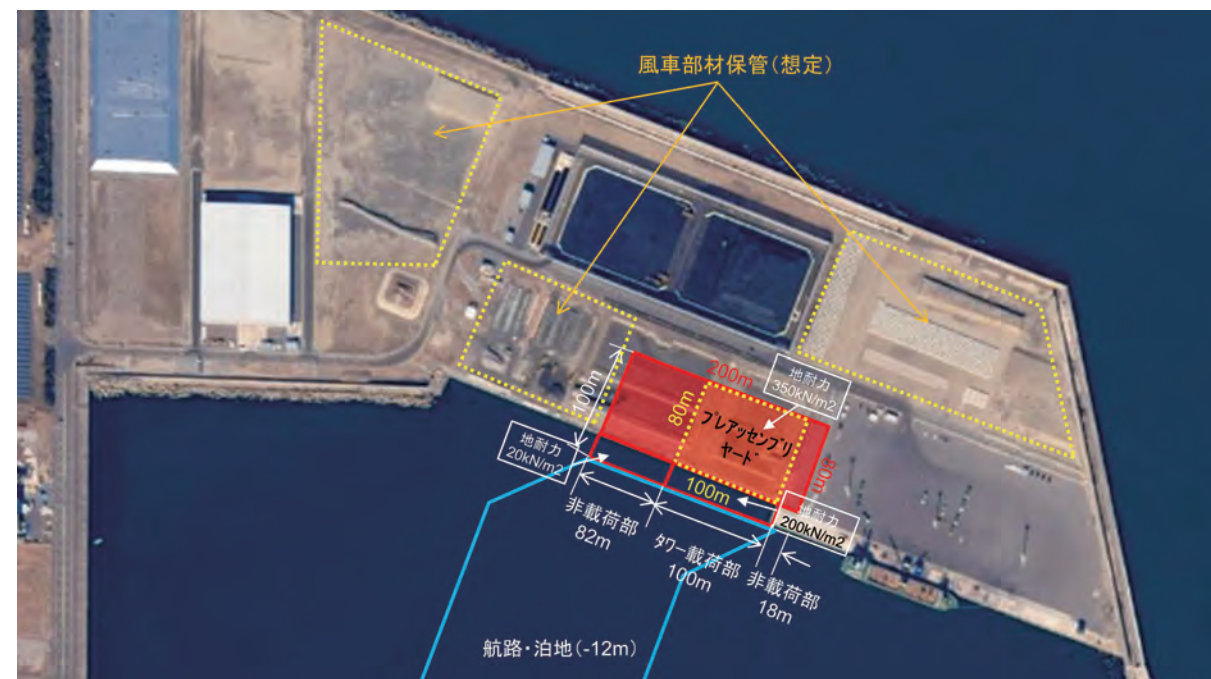
計画当初、5万7160人(1960年)だった人口は約16万人(2023年8月)に、製造品出荷額は約20億円(1960年)から、約2.3兆円(2018年)と大きく増加しており、港湾開発の成功事例として国内外に知られる。

鹿島港は鹿島灘に面しており、海象条件が非常に厳しい。港湾工事の積算基準では供用係数がランク9という最も困難な工事の部類に位置づけられる、年間の換算荒天日数は241～264日。港内の静穏度を確保するため

に、港湾建設当初から進んだのが、南防波堤の整備。外港地区整備の際は中央防波堤も合わせて進められた。外港地区には供用中の水深14m、延長280mの1バースあり、主に石炭の受け入れに利用されている。整備中の水深12m、延長200mのバースは、2020年9月に鹿島港が海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)に指定されたことで、大型風車部材の荷役等を可能とする基地港湾としての整備が進んでいる。現時点で太平洋側唯一の指定。鹿島港や、千葉県銚子市沖などに計画されている洋上風力発電設備の建設の際、重厚長大な風車部材の荷役拠点となる。岸壁や保管用地、

プレアッセンブリヤード(仮組み用地)の地耐力強化等を行っており、2024年度供用に向けて整備中。また、港内の静穏度を確保するため、南防波堤と中央防波堤の整備も進めている。

洋上風力発電事業は、ウィンド・パワー・エナジー社が鹿島港南海浜沖に計画。出力8,400kwの洋上風力発電設備を19基設置し、15.96万kwを発電する。2026年中の運転開始を予定している。南海浜地区には現在、海岸線に沿ってウィンド・パワーかみす社などの風力発電設備が建ち並んでおり、その沖合約2kmの海上に洋上風力発電設備が設置される。鹿島港が海洋再生可能エネルギー



基地港湾の整備計画図

ギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)に指定されたことで、地元の茨城県鹿嶋市は、外港地区を核とした、洋上風力産業の拠点形成等による地域振興策等をまとめた「鹿嶋市洋上風力発電

事業推進ビジョン」を2022年12月に策定。洋上風力産業の総合支援拠点として、地域経済の活性化や雇用の創出などに期待を込める。鹿島港や銚子市沖の計画以外

にも、千葉県九十九里沖やいすみ市沖などが洋上風力発電事業の『有望な区域』に位置づけられている。基地港湾としての役割とともに、地域と一体になった港湾の成長は当面続きそうだ。

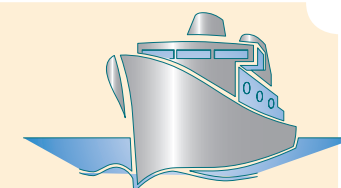


風力発電設備基地港湾の整備が進む

(2023年8月31日 撮影)

Kashima port

PICK UP



開設 60 周年を迎えた整備事務所

1963年に運輸省第二港湾建設局鹿島港工事事務所として開設した事務所は、昨年開設60周年を迎えた。



鹿島港湾工事事務所、鹿島港湾空港工事事務所などと名称を変え、2003年4月に国土交通省関東地方整備局鹿島港湾・空港整備事務所となり、現在に至っている。

鹿島港とその周辺コンビナート造成事業展開中の1969年10月には皇太子殿下(現上皇陛下)の行啓があり、事務所の屋上に設けた視察台から鹿島港開発の様子を展望された。その際、ブラジルを訪問された日を思い出された様子で、「ブラジルにまさる規模と雄大さですね」との感想を述べられたと伝わる。

事務所敷地内には、行啓時に記念植樹された松の木があり、事務所の訪問者の多くが立ち寄るという。

(取材協力・資料提供/国土交通省関東地方整備局鹿島港湾・空港整備事務所)