

鹿島港

茨城県土木部港湾課

〒310-8555 水戸市笠原町978-6

☎029-301-4516

URL : <http://www.pref.ibaraki.jp/soshiki/doboku/kowan/index.html>



1. 概況

鹿島港は、茨城県の南東部鹿島灘に面し、北は大洗町から南は利根川河口の神栖市に至る延々70kmにわたるゆるやかな曲線をなす海岸線の中央よりやや南に位置する。鉄鋼・石油等の基幹産業が立地する鹿島臨海工業地帯の中核となり、企業の海上輸送基地として役割を果たしている。

太古鹿島神宮の創建されたころ、この地方は政治・文化の中心地として特異な発展をみせた。しかし、鹿嶋市から神栖市へとひろがる鹿島灘の沿岸は「鹿島砂丘」といわれる広大な砂丘地帯であり、1年中たえない風と吹きよせられる砂、乏しい水のため農耕地としての生産性は極めて低かった。

また、舟運による輸送の全盛時代には、利根川、常陸川及び北浦沿岸において河岸が発達したが、極めて局地的なものであった。さらに、輸送形態が、舟運から陸運にか変わった後も、利根川等自然の障害にはばまれ、交通の便は恵まれず、この地方の開発は長く立ち遅れていた。

一方、地形的にも、砂浜であることから港湾に恵まれず、目前に豊富な漁場を臨みながら、わずかに波崎地区が漁業地帯として営まれているにすぎなかった。

しかしながら、この地帯は、東京80km圏内に位置し、比較的広大で平坦な土地を有していることから、霞ヶ浦、北浦の水資源開発による豊富な水資源の確保により有利な工業立地条件を備えるものとなった。

昭和30年代に入って、国の長期経済計画の一環としてこれらの利点を積極的に活用し、堀込式港湾を中心とした一大臨海工業地帯を造成する計画が策定され、この計画に基づき、昭和37年5月に地方港湾に指定された。翌昭和38年4月には重要港湾の指定と同時に本格的な建設工事に着工し、昭和44年8月に開港の指定を受けた。

その後、防波堤及び航路・泊地の整備、企業専用岸壁の整備が進められ、南防波堤については、約4.5km(全体計画：4.8km)が概成しているほか、-24m~-22mの外港航路、-19m~-10mの中央航路及び南航路も整備された。また、公共埠頭については、昭和50年度より順次整備され、平成4年4月には南公共埠頭地区が全面供用となった。北公共埠頭地区については、平成5年度より整備に着手し、平成18年度までに-10m岸壁3バースの供用を開始し、荷揚げの効率化を図るためのガントリークレーン等の諸施設が設置されている。また外港地区では-14m岸壁が暫定-13mで平成25年4月に

供用を開始し、平成30年6月からは貯炭場が稼働している。

取扱貨物量においては、昭和44年の開港以来飛躍的な伸びを示し、昭和48年以降、概ね4,000万トンで推移していたが、平成元年には、5,000万トンに達し、平成30年は約6,000万トンとなっている。企業活動の活発化に伴う資源の輸入量の増加によるものである。取扱貨物量の約7割を外貿貨物が占め、主要な貿易相手先は、オーストラリア、アメリカ合衆国、ブラジル、ロシア、中国などとなっている。主なものは、鉄鉱石、原油、石炭等の工業原材料の輸入、鋼材、化学薬品、その他の石油等の輸移出となっている。

国内最大級の飼料コンビナートが形成されており、平成23年5月に穀物を対象とした国際バルク戦略港湾に選定された。

また、昭和62年東関東自動車道が潮来インターチェンジまで開通し、本港から東京まで約1時間で結ばれている。さらに、成田、筑波研究学園都市など首都圏の各都市を結ぶ首都圏中央連絡自動車道の茨城県内全区間が開通したところであり、これら交通網の整備により背後圏の経済発展が期待されている。

さらに、港湾区域の一部に「再生可能エネルギー源を利活用する区域」約680haを設定し、民間事業者による大規模洋上風力発電の導入を進めている。

〈これからの港湾整備〉

日本有数の素材型基幹産業(生産)の国際競争力を支える産業港湾の機能を維持・向上しつつ、鹿島臨海工業地帯を中心とする地域の物流拠点としての機能の拡充を図る。

さらに、穀物の安定的かつ安価な輸入の実現化に向け、国際バルク戦略港湾としての機能強化を推進する。