首都圏東側のゲートウェイ

# 鹿島港

首都圏東側の玄関口として物流機能を担う
世界有数の掘込港湾

Kashima Port

## 鹿島港の沿革

### かつては「鹿島砂丘」とよばれる地域

鹿島港の位置する、鹿嶋市・神栖市の沿岸部は、かつては「鹿島砂丘」といわれる厳しい自然条件の下、鰯々と農業・漁業が行われている地域であった。

1960年代に入り、急度経済成長期を迎えると、全国的に港湾取扱貨物量の激増、入港船舶数の増加、船舶の大型化に伴う港湾の混雑や船舶出入りの渋滞が始まった。

そこで、東京湾内の諸港に代わりうる港湾建設可能地を求めていた国と、鹿島地区の開発を推進する茨城県において方針が合致したことから、1961（昭和36）年9月「鹿島臨海工業地帯造成計画」（茨城県）が策定され、1963（昭和38）年4月に重要港湾の指定を経て、港湾計画が正式決定、1965（昭和40）年11月中央航路の掘込みが開始された。

この整備事業は10万トン級の大型船舶が入港できる掘込式港湾を中核に、2,000ヘクタールの工業地帯、330ヘクタールの商業地区、4,000ヘクタールの住居地区を造成することを目的とした一大国家プロジェクトであった。

- ●1963(昭和38)年　重要港湾に指定される、起工式
- ●1965(昭和40)年　中央航路掘込み開始
- ●1968(昭和43)年　南航路浚渫、神之池埋立開始
- ●1969(昭和44)年　第1船入港
- ●1975(昭和50)年　南公共埠頭一部供用開始
- ●1993(平成 5)年　港湾計画改訂
- ●1994(平成 6)年　北公共埠頭建設着手
- ●1999(平成11)年　北航路掘込み開始
- ●2002(平成14)年　北公共埠頭一部(−10m 岸壁、1バース目)供用開始
- ●2007(平成19)年　港湾計画改訂
- ●2008(平成20)年　定期コンテナ(内航フィーダー)航路開設
- ●2011(平成23)年　東日本大震災発生
  国際バルク戦略港湾(穀物)に選定
  港湾計画一部変更
- ●2012(平成24)年　港湾計画一部変更
- ●2013(平成25)年　外港公共埠頭供用開始
  (−14m岸壁（暫定−13m）、1バース目)
- ●2016(平成28)年　韓国定期コンテナ航路開設
  定期コンテナ(国際フィーダー)航路開設
- ●2017(平成29)年　定期コンテナ(内航フィーダー)航路増便
- ●2020(令和2)年　港湾計画一部変更
- ●2020(令和2)年　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

昭和37年頃

令和4年

### 現在は、日本最大級のコンビナート

現在、鹿島臨海工業地帯は、石油化学、鉄鋼、飼料、木材などが170の企業が立地する日本最大級のコンビナートに発展し、製造品出荷額は2兆円を超え、茨城県の製造品出荷額の2割を占めている。

鹿島港は2011（平成23）年5月に国際バルク戦略港湾（穀物）に選定されている。

また、再生可能エネルギー源を利活用する区域には、洋上風力発電の導入が計画されている。

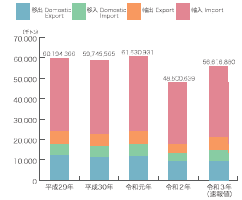
さらに、2020（令和2）年9月に、洋沖り生可能エネルギー発電設備等拠点港湾（基地港湾）に指定されている。

茨城県鹿島港湾事務所
〒314-0103 茨城県神栖市東深芝13
TEL.0299-92-2111 FAX.0299-92-2328

Kashima Port

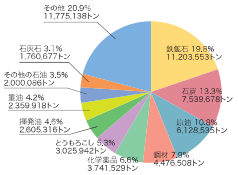
## 鹿島港取り扱い貨物状況

### 海上出入貨物年次別比較表



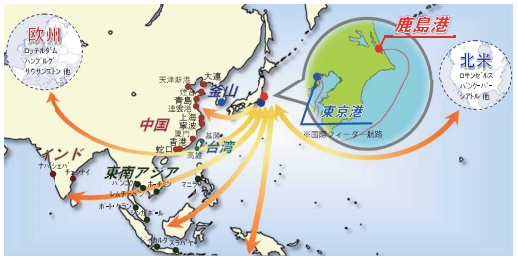

### 品目別構成（R3年速報値）

取扱貨物量　56,616,880トン




Kashima Port

## 鹿島港の定期コンテナ航路




**韓国定期コンテナ航路【1航路】**

〈寄港地〉釜山ー釜山新港ー清水ー鹿島(木)ー仙台ー八戸ー秋田ー釜山
※中国・東南アジア方面への輸出入は釜山積替

**国際フィーダー航路【3航路】**

〈寄港地〉東京/横浜ー鹿島(水・金)ー東京/横浜
※東京・横浜でOOCLの外航コンテナサービスに接続

〈寄港地〉東京ー鹿島ー東京
※東京でONEの外航コンテナサービスに接続

〈寄港地〉横浜ー鹿島ー横浜
※横浜でMAERSKの外航コンテナサービスに接続

令和5年1月現在

Kashima Port

## 公共埠頭の整備状況

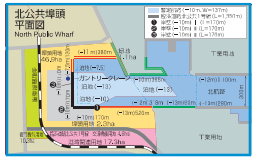
### 臨海工業地帯における工業港をベースに商業港としての機能も強化
### より利用しやすい港を目指し、整備が進む公共埠頭

現在、鹿島港は、水深10mと7.5mの岸壁を合わせて8バースを備える南公共埠頭に加え、北公共埠頭と外港地区の建設が進められています。北公共埠頭は、2002（平成14）年に水深10mの1バースが完成し、供用開始されました。さらに、2005（平成17）年には、水深10mの3バース目とガントリークレーンが供用開始され、さらに使いやすい港へと整備が進められています。

外港地区においては、2013（平成25）年4月に耐震強化岸壁を備えた新たな公共埠頭として水深14mの「外港公共埠頭」の1バース目が供用開始されています。また、海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾（以地港湾）に指定されていることから、水深12mの2バース目を2024（令和6）年4月の供用開始を目指し、整備が進められています。加えて利便性、安全性向上に向けて、防波堤の延伸も進められています。

#### 南公共埠頭

#### 北公共埠頭


北公共埠頭
平面図
North Public Wharf
(−10) 180m
(−7.5) 280m
(−13) 280m
ガントリークレーン
(−10) 180m
(−13) 280m
(−13) 280m
(−13) 280m
(−13) 280m
(−13) 280m
(−10) 180m
(−10) 180m
(−13) 280m
(−13) 280m
(−13) 280m
(−13) 280m
(−13) 280