



(仮称)鹿行南部道路検討委員会 資料



令和4年1月31日



資料目次



1. 検討委員会の目的とメンバー.....	2
2. 鹿行地域の計画.....	3
(1)茨城県	
(2)鹿嶋市	
(3)神栖市	
(4)潮来市	
(5)東関東水戸線(潮来～鉾田)	
(6)将来道路ネットワーク	
3. 鹿島港の状況.....	9
(1)立地企業	
(2)取扱貨物量	
(3)将来計画	
4. 鹿島港と高速道路の利用状況.....	12
(1)潮来ICの利用分布	
(2)鹿島港地区別利用状況	

検討委員会の目的

茨城県の南東部に位置する鹿島港周辺地域は、重要港湾である鹿島港を有し、日本を代表する工業生産拠点となっている鹿島臨海工業地帯の中央部に位置し、原材料や製品の海上輸送基地として重要な役割を担っている。

鹿行南部地域は霞ヶ浦・北浦を中心とする水郷地帯であり、鹿島港の他にもカシマサッカースタジアムや鹿島神宮などの観光資源が多数立地している。

これら周辺状況を把握し、鹿行南部地域の発展を図るため、当該地域における道路構想の具体化に向けた基本方針の検討を行うことを目的として、「(仮称)鹿行南部道路検討委員会」を設立するものである。

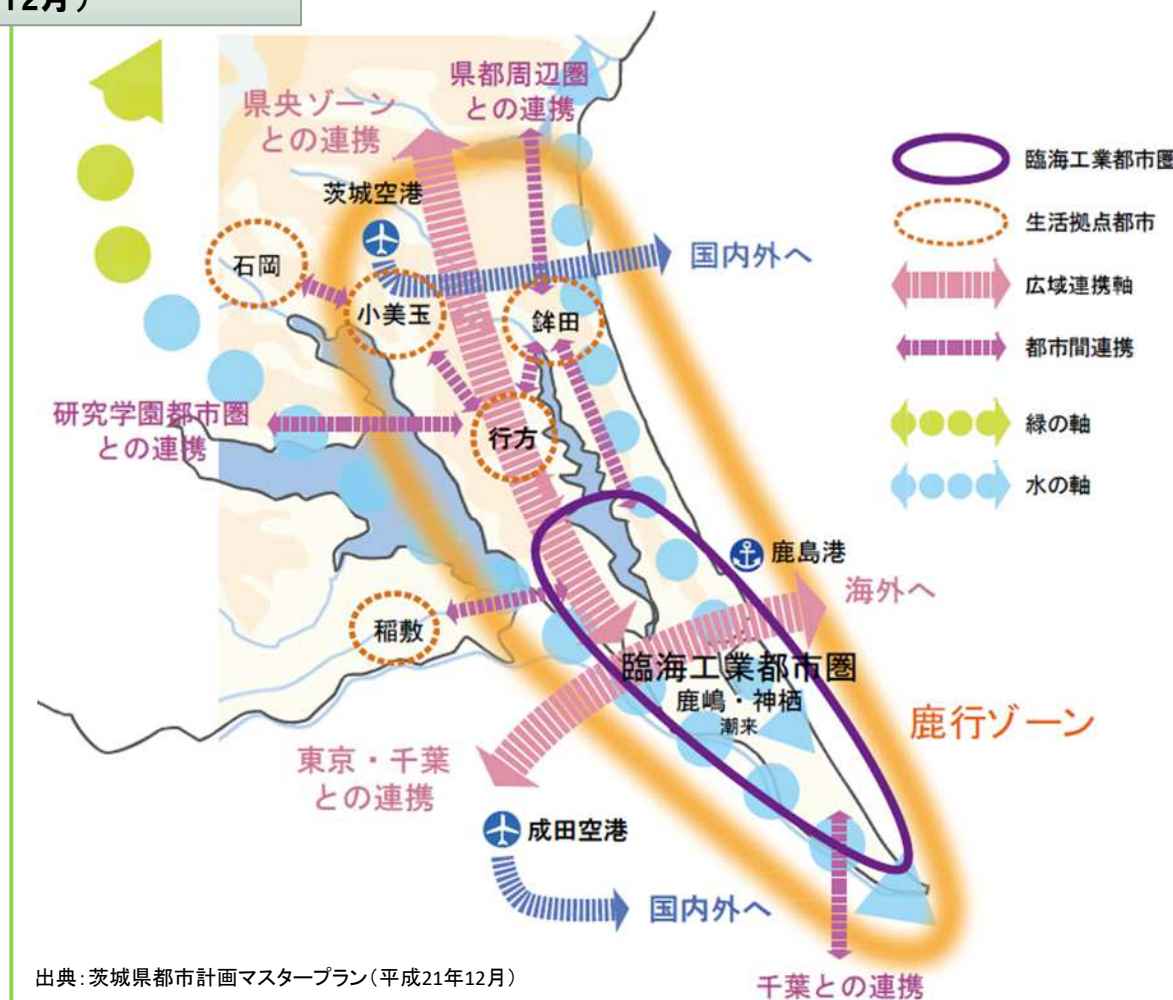
メンバー(委員名簿)

所属・役職
茨城県 土木部 道路建設課長
茨城県 土木部 道路維持課長
茨城県 土木部 港湾課長
茨城県 土木部 潮来土木事務所長
鹿嶋市 都市整備部長
潮来市 建設部長
神栖市 都市整備部長
東日本高速道路株式会社 関東支社 総合企画部 総合企画課長
国土交通省 関東地方整備局 道路部 道路計画第一課長
国土交通省 関東地方整備局 常陸河川国道事務所長
国土交通省 関東地方整備局 常総国道事務所長
国土交通省 関東地方整備局 鹿島港湾・空港整備事務所長

(1) 茨城県

- 茨城県都市計画マスタープランでは、既存の工業集積を生かした活力ある産業を先導する中核拠点都市地域の形成が位置づけられている。

茨城県都市計画マスタープラン
(平成21年12月)



(2) 鹿嶋市

- 鹿嶋市都市計画マスタープランでは、国際競争力のある工業地帯の形成と快適で質の高い居住環境のための道路整備、自然・文化・スポーツを活かした観光レクリエーション地域の形成が位置づけられている。(東関東自動車道水戸線や茨城空港の整備など)

鹿嶋市都市計画マスタープラン
(令和3年)



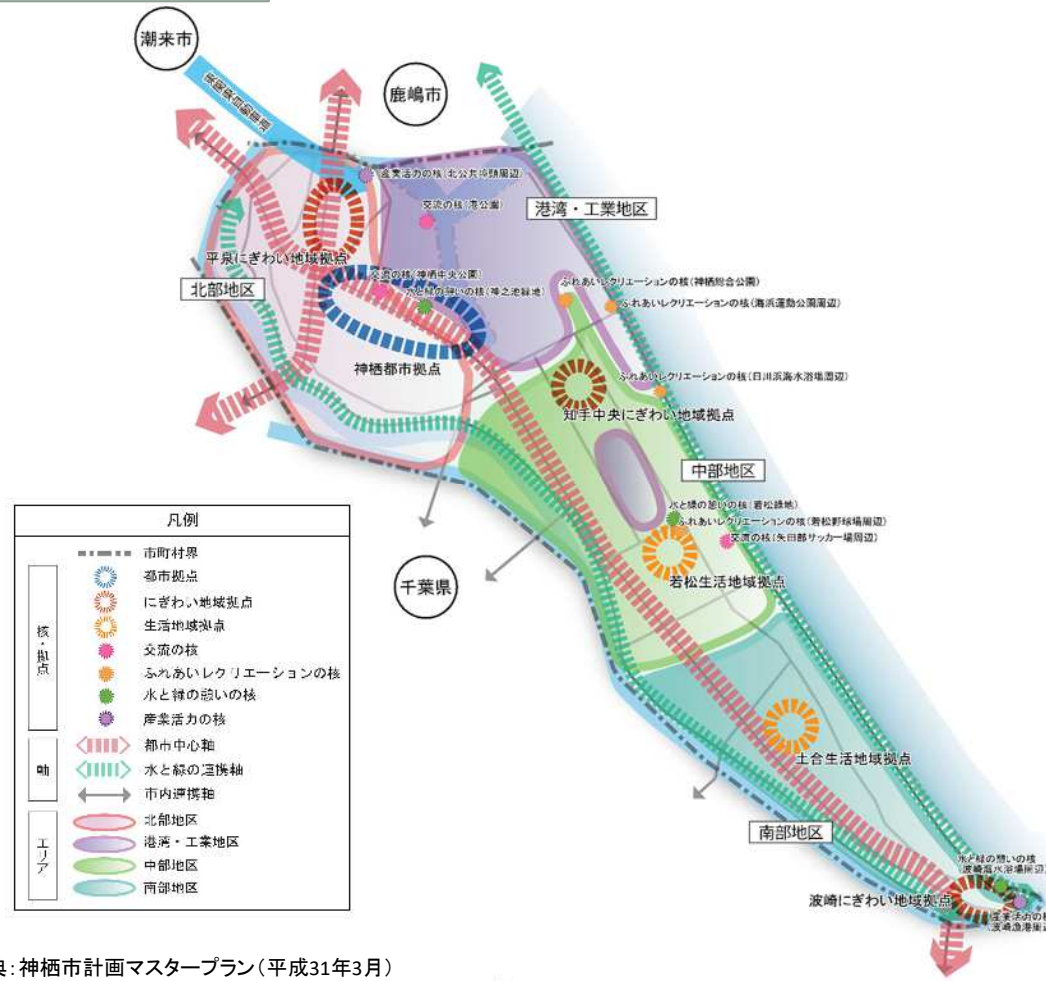
出典: 鹿嶋市都市計画マスタープラン(令和3年)



(3) 神栖市

- 神栖市の都市計画マスタープランでは、「港湾機能の強化や道路など都市基盤の整備の推進」「骨格となる国道124号沿道や地域ごとに日常の生活圏を支える商業・サービス機能の充実・強化」などが位置づけられている。

神栖市都市計画マスタープラン
(平成31年3月)

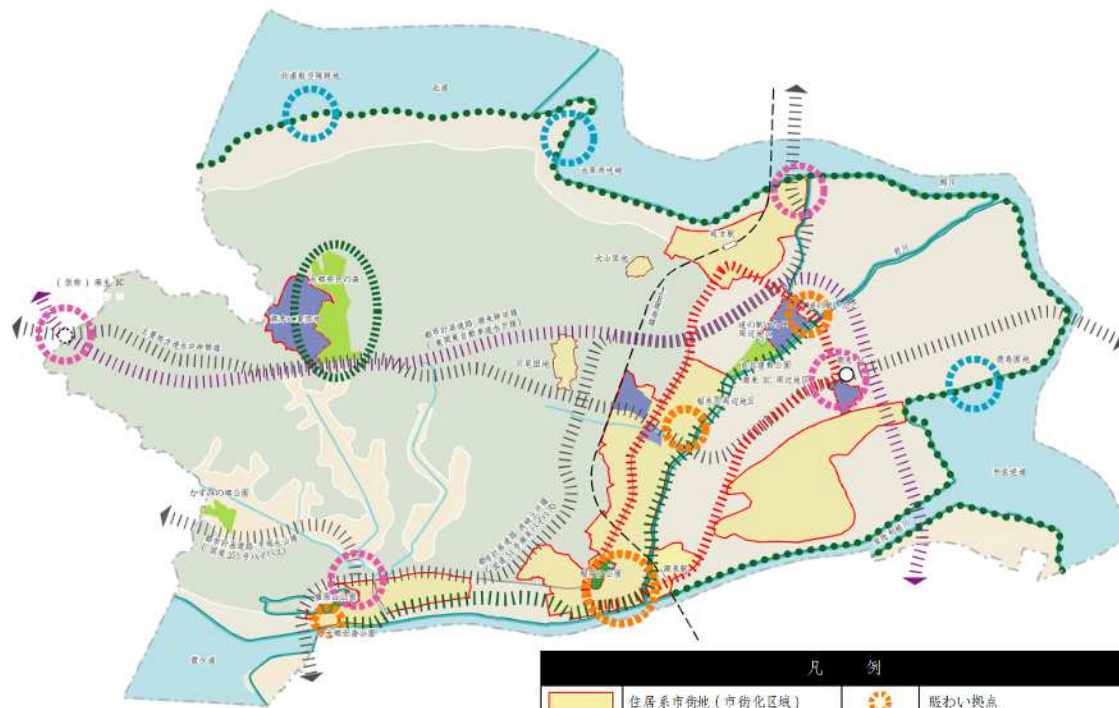


出典：神栖市計画マスタープラン(平成31年3月)

(4) 潮来市

- 潮来市の都市計画マスタープランでは、広域・地域間連携軸と市街地や拠点の連携軸の明確化が位置づけられている。

潮来市都市計画マスタープラン
(平成21年3月)



凡 例			
	住居系市街地（市街化区域）		賑わい拠点
	住居系市街地（市街化調整区域）		エントランス拠点
	産業系市街地（市街化区域）		水辺拠点
	産業系市街地（将来市街地）		緑地拠点
	低地ゾーン		広域連携軸
	丘陵ゾーン		地域連携軸
	国定公園		都市内連携軸
			水際連携軸

出典：潮来市都市計画マスタープラン（平成21年3月）

(5) 東関東自動車道水戸線(潮来～銚田)

- 東関東自動車道水戸線(潮来～銚田)は潮来ICと銚田ICを結ぶ延長30.9kmの事業で、令和7～8年度開通を目指し事業を進めている。

■事業経緯

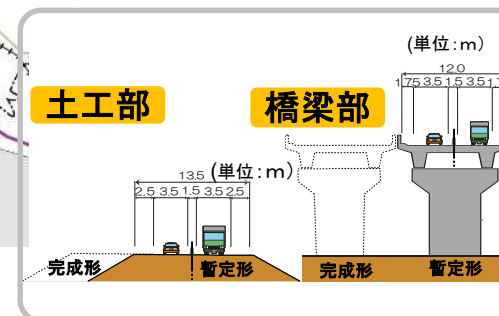
- ・ 昭和62年 6月 : 高規格幹線道路網計画決定
- ・ 平成9年 2月 : 基本計画決定
- ・ 平成20年10月 : 都市計画決定及び環境影響評価公告
- ・ 平成21年 5月 : 整備計画決定(平成21年度 事業化)
- ・ 平成27年度 : 工事着手
- ・ **令和7～8年度 : 開通目標**



位置図

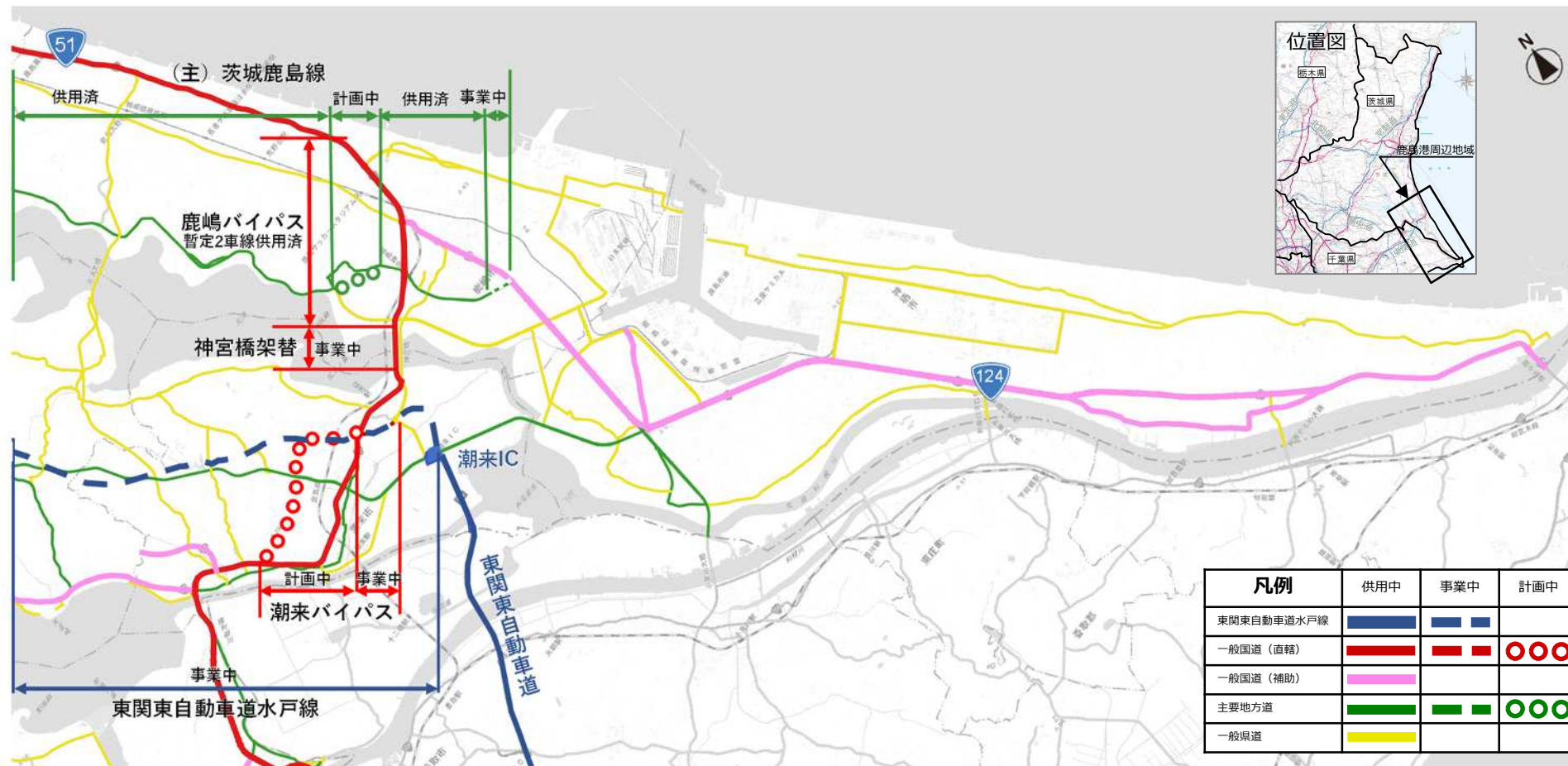


■標準断面図



(6) 将来道路ネットワーク

- 東関東自動車道水戸線、国道51号神宮橋架替が事業中、国道51号バイパスとして鹿嶋バイパスが暫定2車線で供用済、その隣接区間として潮来バイパスが事業中・計画中である。



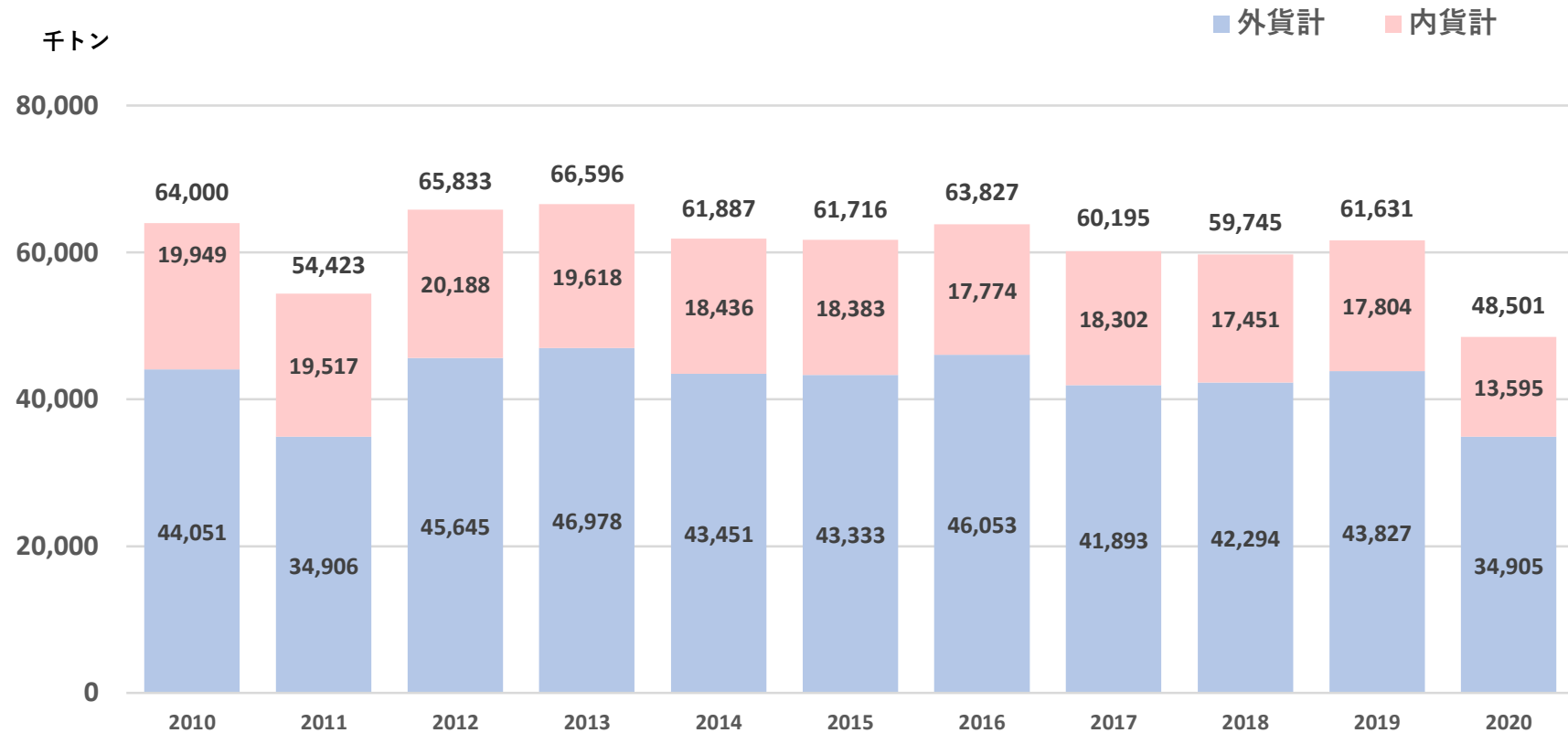
出典：地理院地図



(1) 取扱貨物量

➤ 鹿島港の取扱貨物量の推移は、2010年以降横ばいの傾向である。
 (2011年は東日本大震災による影響、2020年は新型コロナウイルスによる影響が想定される)

■ 鹿島港の取扱貨物量の推移



※外貨(外国貨物)は、輸出・輸入の計 内貨(内国貨物)は移出・移入の合計
 外貨: 輸出の許可を受けた貨物及び外国から本邦に到着した貨物で輸入が許可される前のもの
 内貨: 本邦にある貨物で外国貨物でないもの及び本邦の船舶により、公海で採捕された水産物

出典: 茨城県 港湾統計

(2) 立地企業

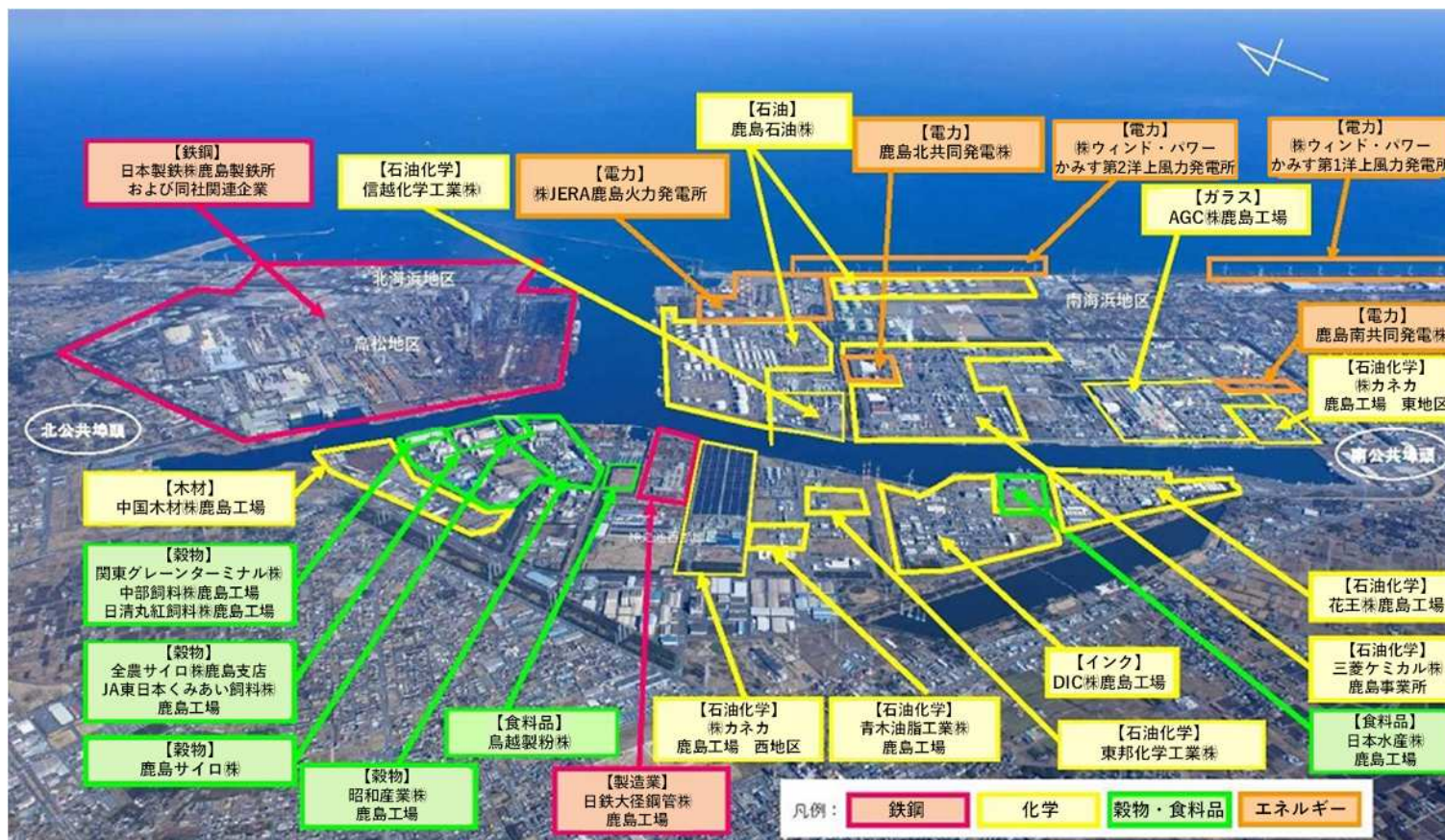
- 鹿島港は東日本の穀物の供給の拠点として国際バルク戦略港湾[穀物]に指定(H23.5)。
- 高松地区は鉄鋼関連企業、神之池東部地区は石油化学コンビナート、神之池西部地区は石油化学コンビナートや飼料コンビナート等が形成。

国際バルク戦略港湾: 物資の安価かつ安定的な輸送を実現するため、「選択」と「集中」により大型船による一括大量輸送の拠点となる港湾穀物供給では鹿島港、志布志港、名古屋港、水島工、釧路港が指定

■ 鹿島臨海工業地帯における工業用地・立地企業の現況 (H27年7月1日現在)

※「粟生涯ほか」には、北公共埠頭用地を含む。 出典: 茨城県 鹿島臨海工業地帯競争力強化プランの策定について

地区名	高松	神之池東部	神之池西部	波崎	北海浜	南海浜	奥野谷浜	粟池浜ほか※	合計
立地企業数	10	30	57	25	21	5	5	8	161
立地工場数	10	30	63	27	24	7	7	11	179



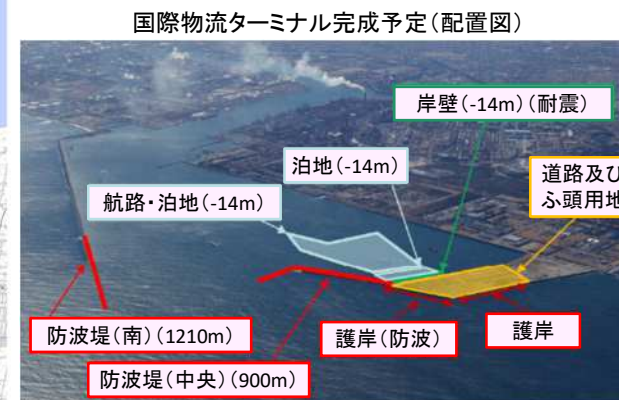
出典
国土交通省 関東地方整備局
鹿島港湾・空港整備事務所
鹿島港の概要

(3) 将来計画

- 「再生可能エネルギー源を活用する区域」に洋上風力発電建設事業や、貨物船の大型化等に伴う国際物流ターミナル整備事業が計画されている。

■ 鹿島臨海工業地帯の将来計画

No	名称	開発概要
1	洋上風力発電建設	・茨城県の承認・認定を受け、鹿島港の港湾区域に設定された「再生可能エネルギー源を活用する区域」(680ヘクタール)に、新たに選定する風車19基を設置し、約7万世帯分の年間消費量に相当する発電容量約16万kWとなる洋上風力発電所の建設事業。
2	鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業	・近年の貨物船の大型化等に対応するとともに大規模地震に対する耐震性能を有する新たな国際物流ターミナルを整備しており、令和3年度は、防波堤(南)、防波堤(中央)のケーソン据付工等を実施する予定。



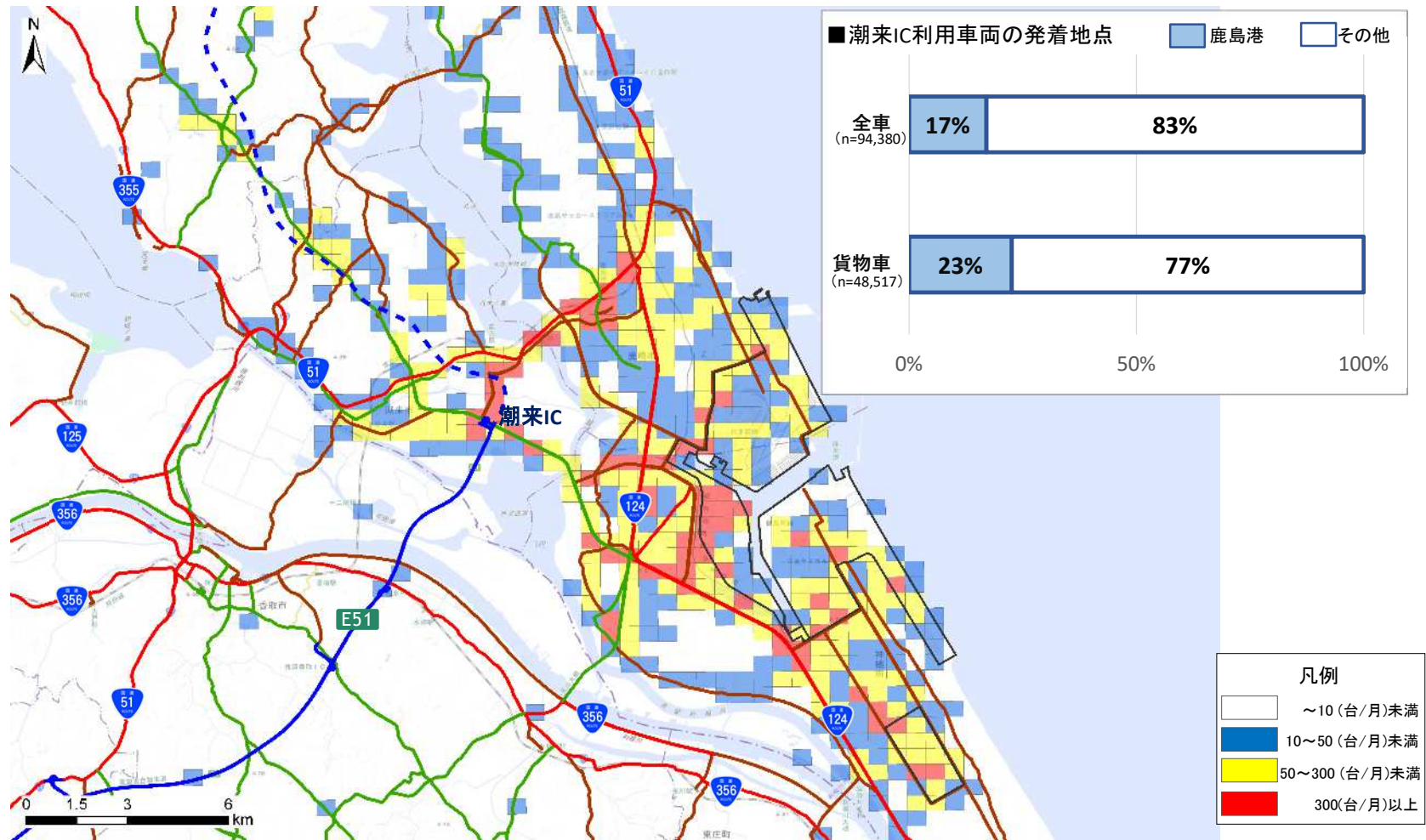
出典：国土交通省 関東地方整備局
鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業

出典：茨城県 鹿島臨海工業地帯競争力強化プランの策定について
出典：地理院地図

(1) 潮来ICの利用分布

- 潮来ICを利用する車両は茨城県内に発着地点を持つ車両が多い。
- 潮来ICを利用する車両のうち全車で17%、貨物車で23%が鹿島港を発着地点に持つ。
(ETC2.0[R2.10]データ)

■ 潮来ICを利用する車両の発着地点のメッシュ分布(全車)



出典：地理院地図
出典：ETC2.0(R2.10)

(2) 鹿島港地区別利用状況

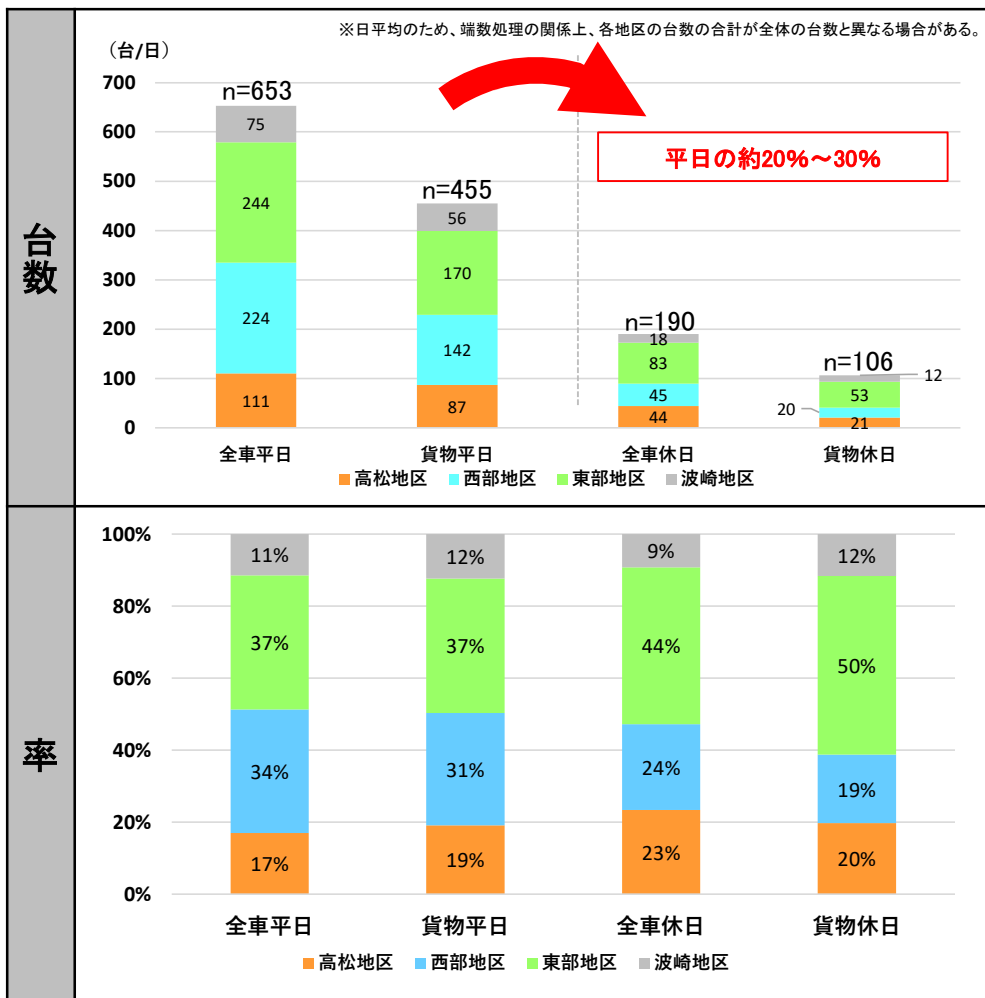
- 全車平日は653(台/日)、貨物平日は455(台/日)、全車休日は190(台/日)、貨物休日は106(台/日)である。休日は平日の約20~30%の利用台数である。(ETC2.0[R2.10]データ)

■ 鹿島港の地区分け



出典: 地理院地図

■ 潮来ICを利用して鹿島港を発着する車両の地区別日平均台数及び率



出典: ETC2.0(R2.10)