

日立港における港湾空間の形成と変容

大石貴之・福田 綾・磯野 巧・財津寛裕
蘇 磊・樋上龍矢・松井圭介

キーワード：物流、港湾空間、後背地、倉庫利用、日立港

I はじめに

港湾は、物流における海上交通と陸上交通とを結ぶ結節点として重要な役割を果たしている。また、港湾の背後には後背地と呼ばれる地域が展開し、産業革命以前における世界の主な港湾は都市の形成や発達に大きく寄与してきた(梶 1975)。後背地に立地する都市部は、港湾から移出・輸出するための製品を生産する場、あるいは港湾から移入・輸入するための製品を消費する場として機能し、そして港湾は製品が通過する結節点として機能してきた。しかし、高度経済成長期における工業開発に伴って、港湾は海上と陸上の結節点であるだけでなく、生産の拠点としても位置づけられるようになった(野澤 1978)。特に、工場の専用埠頭を中心に構成される工業港においては海上交通と他の交通機関との積み替えが行われないことから、後背地が存在しないと考えられてきた(今野 1975)。すなわち、港湾空間は、異なる交通の結節点である港湾と、その港湾に係る周辺の後背地によって形成される地域として捉える必要がある。

島国である日本では、港湾は海外や国内の物流における重要な拠点とされてきた。2011年現在、日本国内には125カ所の重要港湾¹⁾が立地しており、そのうち23カ所が国際拠点港湾に、さらにそのうちの4カ所が国際戦略港湾に指定されて

いる。国際戦略港湾とは、長距離の国際海上コンテナ運送における国際海上貨物輸送網の拠点であり、国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾で2011年に指定された。国際拠点港湾とは、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として指定された港湾で、国際戦略港湾以外の港湾を指す。このように、日本の港湾は国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾という階層性が存在し、港湾におけるそれぞれ異なった役割が設けられている。

地理学における港湾に関する研究は、1960年代後半よりみられ、北海道を対象とした港湾空間の変容に関する研究が中心であった。奥平・南(1966)は北海道の4港湾における性格の変遷について、背後に位置する都市の歴史的発展などから考察し、第二次世界大戦後の日本海対岸貿易の衰退によって港湾開発の拠点が太平洋側に移転したことを示した。また、歴史地理学的な視点から山田(1999)は、幕末から第一次世界大戦期までの北海道における港湾都市の盛衰を、港湾都市間を結ぶ鉄道の敷設との関係から明らかにし、酒井(2004)は、北海道における港湾開発の史的展開を整理した。さらに、酒井(2002)は後背圏と港湾との関係から、釧路港における港湾空間の形成過程について考察し、1960年代後半から、鉄道や貨物自動車輸送に対応した専門埠頭を持つ新港が建設される一方で、市街地に近い旧港はウォー

ターフロント開発が行われるなど港湾が分化したことを明らかにした。

港湾空間の変容に関する研究の多くは、港湾の開発や整備を契機とする地域の変容を扱ったものであり、福島県小名浜港における港湾整備による変容を述べた蓮見（2004）や、仙台港における港湾開発による国際コンテナ物流の動向について述べた中村・松岡（2003）などがある。

一方、遠藤（1981）は港湾の機能的側面から清水港における港湾機能と後背地の関係を検討し、清水港は京浜港への輸送量が多いことから両者には階層性が存在すること、清水港の後背圏は京浜港の後背圏に含まれるという重層性があることを指摘した。また、港湾を利用する個々の企業における物流を指標として港湾と後背地の関係をミクロに分析した研究が多くみられる（安積 1983；北原 1982）。さらに峯（1995；1996）は、地方港湾として下関港を、都市部の港湾として大阪港を取り上げ、港湾を中心とした海上ネットワークと

後背地に展開される陸上ネットワークの関係を分析し、主要港湾間を結ぶ定期航路が他の港湾の後背地に影響を及ぼしていることを明らかにした。

このように港湾機能と後背地との関係は、後背地に立地する個々の企業における物流を検討することが重要であり、誰が何の目的でいかなる必要性から港湾を活用しようとしているのかを明らかにする必要がある（梶 1975）。そこで本研究では、地方港湾の一例として茨城港日立港区²⁾を取り上げ、日立港の港湾機能がどのように変容してきたのかを記述するとともに、日立港区の周辺に立地する企業がいかなる目的で港湾を利用しているのかを検討することによって、日立港における港湾空間の特徴を明らかにすることを目的とする。

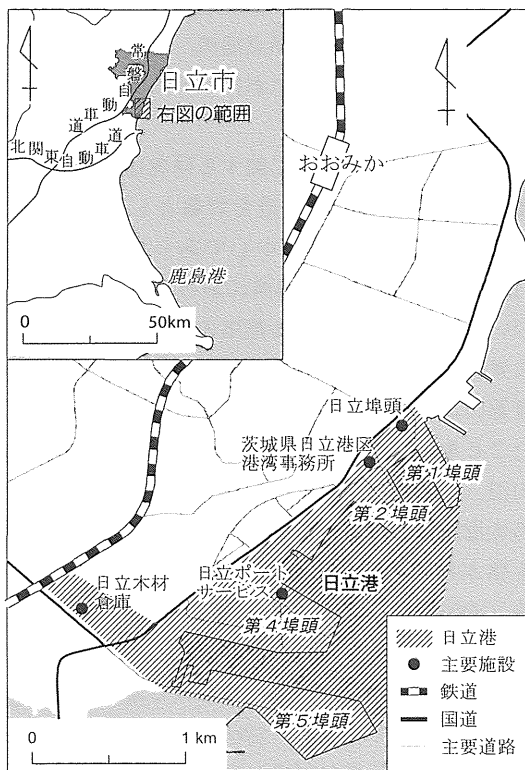
本研究において対象とする日立港は茨城県日立市の南端に位置し、日立製作所が発電所用のタービンを移出するために建設された港湾で、関連企業による専用埠頭が設けられるなど日立製作所との関係が強い港湾である（第1図）。また、日立港の背後には高台が広がっていて平地が少なく、一般的な港湾のように背後の倉庫群など港湾関連施設があまり立地していない。一方、常磐自動車道の日立南太田インターチェンジに近接しており、インターチェンジから港湾までの道路が整備されるなど陸上交通との連絡が比較的容易な環境にある。対象地域における既往研究としては、日立市の南に位置するひたちなか市における那珂湊漁港を対象として、漁業空間の構造を明らかにした佐藤ほか（2000）がある。

II 日立港の成立と展開過程

II-1 日立港の建設

本節では、日立港建設の過程を『茨城のみなど30年史』および、『茨城港日立港区要覧』をもとに記述する。

現在の日立港は、明治初期から昭和初期にかけて、天然の避難港や漁場として利用されていたが、昭和初期には新たな漁場建設の要望が高まり、1946年に久慈漁港が建設された（第1表）。その後、1954年には「国土総合開発法」により茨城県北地



第1図 研究対象地域

第1表 日立港の沿革

西暦	事項
1954	久慈漁港が地方港湾に指定される
1957	第1埠頭着工（5月）
1959	港名を久慈港から日立港と改める（10月） 内航第1船住宝丸（850t）入港（10月）
1960	久慈修築事務所を廃止し、日立港湾事務所を発足させる（10月）
1961	大手石油6社（三菱石油、丸善石油、大協石油、昭和シェル石油、出光興産、日本石油）による石油配分基地（油槽所）の建設開始
1962	港湾運送事業法に基づく指定港となる（12月）
1963	日立港貯木場設置促進協議会が結成される（10月）
1964	外材（台湾杉）輸入第1船が入港（11月）
1965	第2埠頭着工
1967	重要港湾に昇格（6月） 開港法に基づく開港指定（6月） 出入国管理令に基づく出入国港指定（11月）
1968	木材輸入特定港指定（10月） 第1貯木場完成（11月） 第2貯木場完成（11月）
1970	農林省植物防疫所開所（8月）
1972	検疫港指定（10月）
1973	入港料徴収開始（5月）
1977	第2埠頭・第5埠頭整備完了
1980	内航コンテナ船、北海道航路運航開始（8月）
1981	第4埠頭埋立てに着工（11月）
1983	内航コンテナ船、九州航路開設（2月）
1984	内航コンテナ船、四国航路開設（5月）
1985	外航コンテナ船、東南アジア航路開設（2月）
1986	日立港木材ビル竣工（4月）
1988	北海道定期航路としてRORO船就航（8月）
1989	第4埠頭工業用地を（株）日立製作所と日立電線㈱へ譲渡（3月） 第4埠頭工業用地に日立電線㈱みなと工場が竣工し、操業開始となる（6月） 第4埠頭-12m岸壁が供用開始となる（チップ専用船）（6月） 民活法に基づく「物流高度化基盤施設整備事業」が全国第1号として採択され、着工に入る（10月） 外航コンテナ船、東南アジア航路が2便体制となる（12月）
1990	日ソ漁業協定に基づくソ連漁船の寄港地として日立港が二度目の指定港となり、第1船が入港した（6月） 物流高度化基盤施設（日立港物流センター）竣工、供用開始（7月）
1991	第4埠頭工業用地埋立て完了（12月）
1992	第2埠頭県営3号上屋完成（10月）
1993	定期RORO船、北海道（釧路）航路開設（7月） 特定港に指定される（10月）
1997	釧路とのRORO船サービスデیلیー化（6月）
2005	外航コンテナ船、東南アジア航路廃止（5月）
2006	内航コンテナ船、九州航路廃止（6月） 定期RORO船、北九州（日明）航路開設（6月）
2007	内航コンテナ船、四国航路が常陸那珂港へシフト（4月）
2008	日立港・常陸那珂港・大洗港が統合され、茨城港日立港区と改名（12月）
2010	メルセデス・ベンツ日本の新車整備センターが日立市に統合（4月） 日産自動車による北米向け乗用車の輸出開始（5月）

（茨城港日立港区要覧、茨城のみなど30周年記念事業実行委員会（1990）より作成）

域がその調査地域に指定されたことを受け、久慈漁港の商港化が検討された。また、久慈漁港は同年に「港湾法」により地方港湾に指定され、海上

輸送基地として整備する計画が作成されたことを受け、茨城県や日立市でも久慈漁港の商港として整備・建設計画が検討されるようになった。こうした県や市の動きに呼応して、日立市を中心とした国への商港建設の働きかけが活発化し、日立港建設の大きな契機となった。

日立港の後背圏である日立市には常陸工業地帯があり、この地域には株式会社日立製作所の各工場、JX日鉱日石金属株式会社、日立セメント株式会社、日立電線株式会社などの大企業が存在する。また、隣接する東海村には日本原子力研究所など原子力関連施設がある。これらの企業から生産される製品およびその原材料は、日本における高度経済成長に伴い大型化・多様化し、従来の輸送方法では限界に達したため、海上輸送への変更、基地となる商港建設の必要性が強く要望された。

1957年、日立製作所日立工場では東北電力仙台火力発電所の発電設備を受注したが、大型設備のため鉄道輸送が困難であり、海上輸送に頼らなければならなかった。このことが直接の誘因となり、建設中の久慈漁港の南側隣接地に久慈商港として、港の建設が開始された。日立工場は、発電設備の納期である1959年までに久慈港の整備を図る必要性から、工場内に久慈港対策委員会が設置され、茨城県が進めている計画に積極的に関わっていった。同年、日立製作所から久慈港建設費用の半額負担を条件に、久慈港を外洋商港として整備することが決定した。また、東京通産局は茨城県北部を原子力産業地帯として開発する計画の中で、久慈港を産業港として位置付け、茨城県の計画を支援することになった。

このように国、茨城県、日立市、日立製作所の負担による久慈港建設が決定し、1957年に起工式が行われた。太平洋に直面した外海に港を建設することに対する技術面、建設まで2年という短期間での完成が危惧されたが、計画通り1959年に第1埠頭が完成し、日立製作所に納入される圧延機の部品を積んだ貨物船が初入港した。この年に、久慈港は日立港へと名称が変更された。日立港建設と並行して、大型トラックの通行が容易に行え

るよう、日立工場と日立港間の国道6号の拡幅や舗装、臨港道路の新設が行われた。1959年には東北電力仙台火力発電所から受注した発電機が整備されたばかりの道路で運ばれた後に、港から船積みされ、日立港は茨城県で唯一の大型船入港可能な商港として機能し始めた。

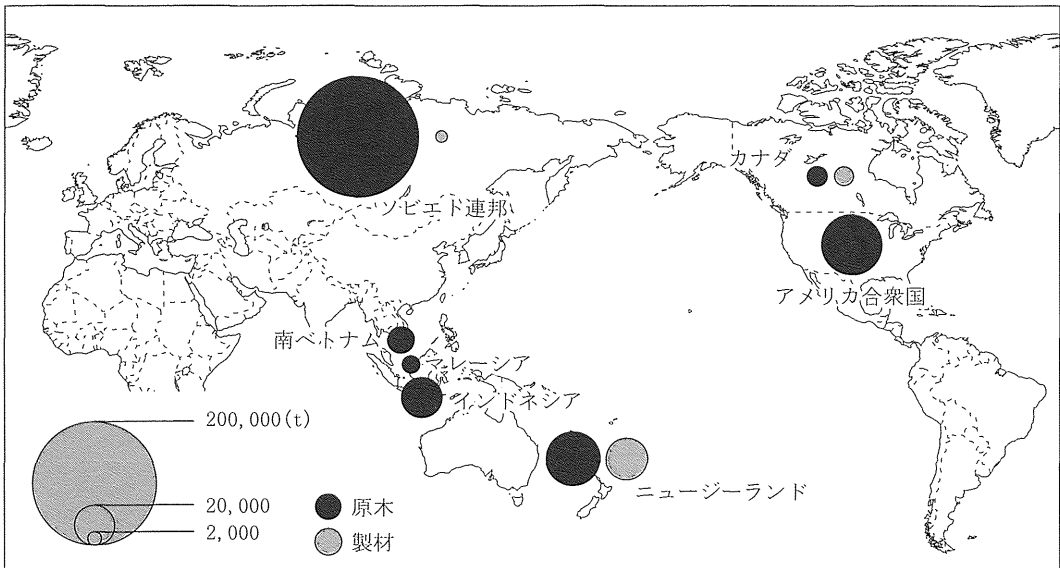
II-2 木材港としての日立港

高度経済成長期、住宅需要の増大に対応するために各地で植栽が行われ、住宅用建材の国内供給が行われてきた。しかし、国内における林業の国際競争力が低下し、国内供給のみでは住宅需要を賅うことができなくなったことから、徐々に外材が使用されるようになった。その中で、横浜港から陸送するよりも輸送費を削減できる最寄りの港湾として、日立港が利用されるようになった。

日立港では、1963年に日立港貯木場設置促進協議会が結成され、1964年に外材輸入第1船が入港した。1965年には第2埠頭が着工し、茨城県、群馬県、栃木県における原木輸入に対する需要の増大に対応するため、貯木場の建設が着手された。その後、1967年に日立港が重要港湾に昇格すると

ともに関税法に基づく開港指定を受け、1968年に植物検疫法に基づく木材輸入特定港に指定された。同年には第1貯木場が、1971年には第2貯木場が完成し、その後、茨城県、群馬県、栃木県の木材関連業者を港湾周辺に誘致するために、貯木場周辺の土地を分譲し、日立港木材倉庫が木材の管理、運搬などの作業を行うようになった。

これら施設の整備が進むに従い、外材の輸入の伸びは顕著となり、1970年代はじめには日立港は北関東における物流中心港としての機能を有するようになった(第2図)。この時期には、日立港周辺に26社もの木材を扱う商社や問屋が店を構えることとなった。最大時には約30社の商社や問屋が立地していたとされており、当時の日立港木材倉庫の周辺は、木材港湾の後背地としての機能を有していた。こうした動きを背景に、後背地である茂宮川沿いに2つの水面貯木場が整備された。1973年のオイルショック以降、住宅産業の低迷とともに木材の輸入量は減少した(第3図)。一方、半製品である北洋材の輸入がみられるようになったため、1980年に木材専用埠頭である第5埠頭が

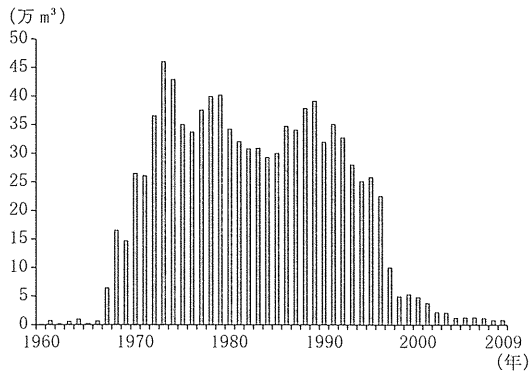


注) 国名は1972年当時

第2図 日立港における木材の輸入先 (1972年)

(日立港統計より作成)

整備された（第4図）。1980年代になると木材の流通過程が大きく変化した。プレカット方式の導入により原木を輸入し、商社を通して問屋へ配給し、配給先で木材を加工するといった従来の木材流通体系は徐々に姿を消していくことになった。その結果、従来原木を扱っていた日立港の輸入木材取扱量は減少し、日立港木材倉庫周辺に立地し



第3図 日立港における木材取扱量の変遷（1960～2009年）

（日立木材倉庫提供資料より作成）



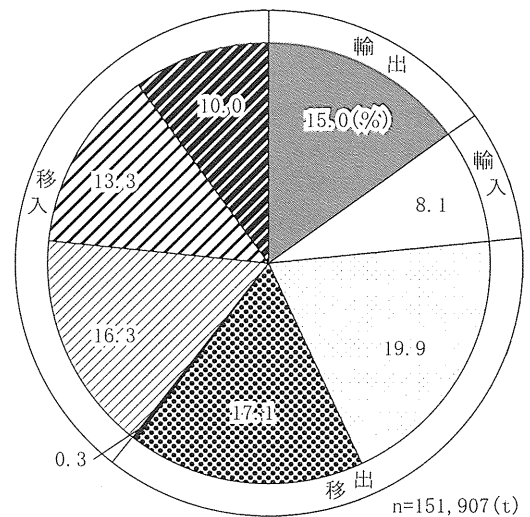
第4図 日立港区内の施設配置

（現地調査より作成）

ていた商社や問屋も撤退し始めた。また、日立港の輸入材の多くを取り扱っていた日立製作所の関連企業が自社プレカット工場を日立市から鹿嶋市へと移転させたことを受け、現在の木材輸入は鹿嶋港が中心となっている。こうした経緯のもと、現在の日立港木材倉庫では、輸出用製品に使用される梱包材を主たる取り扱い貨物としている。さらに、従来は木材の保管庫として使用されていた倉庫を商社の在庫や製品保管のための倉庫として機能転換することにより、その存続を図っている。

Ⅱ-3 コンテナ船・RO-RO 船の導入と茨城港の形成

1981年8月、日立港において初のコンテナ船となる北海道航路が運航開始された。また、1984年2月に九州航路、1985年5月に四国航路、1986年2月に東南アジア航路の運航がそれぞれ開始され、コンテナ輸送が行われた（第5図）。コンテナ船は規格化されたコンテナの中に貨物を入れて



輸出	移出	移入
■ 東南アジア	□ 苫小牧	▨ 苫小牧
□ 輸入	▩ 北九州	▧ 松山
□ 東南アジア	■ 鹿児島	▨ 北九州

第5図 1989年の日立港におけるコンテナ取扱貨物

（茨城のみなと30周年記念事業実行委員会（1990）より作成）

輸送するため、規格に対応した船や鉄道、トレーラーなど異なった種類の輸送手段の間で積み替えが可能であり、これらの相互の積み替えが簡便に行なえるため、荷役の手間、コスト、時間を大幅に削減できるというメリットがある。

また、1993年7月には日立港と釧路港を往復する定期RO-RO船航路が、2006年6月には日立港と北九州市の日明港を往復する定期RO-RO船北九州航路が運航を開始した。RO-RO (Roll On-Roll Off) 船とは、比較的新しい形態の輸送船であり、フェリーのようにランプを備え、トレーラーなどの車両を収納する車両看板を持つ貨物船のことである。搭載される車両はクレーンなどに頼らずランプから自走で搭載・揚陸できるようになっている(写真1)。トラックまたはシャーシ(荷台)ごと運搬することで荷役作業の効率化やコスト削減というメリットがある。RO-RO船に積載される貨物は、北海道航路においては生乳、北九州航路においては紙製品がそれぞれ主流となっている(第6図)。北海道航路に関しては、北海道から房

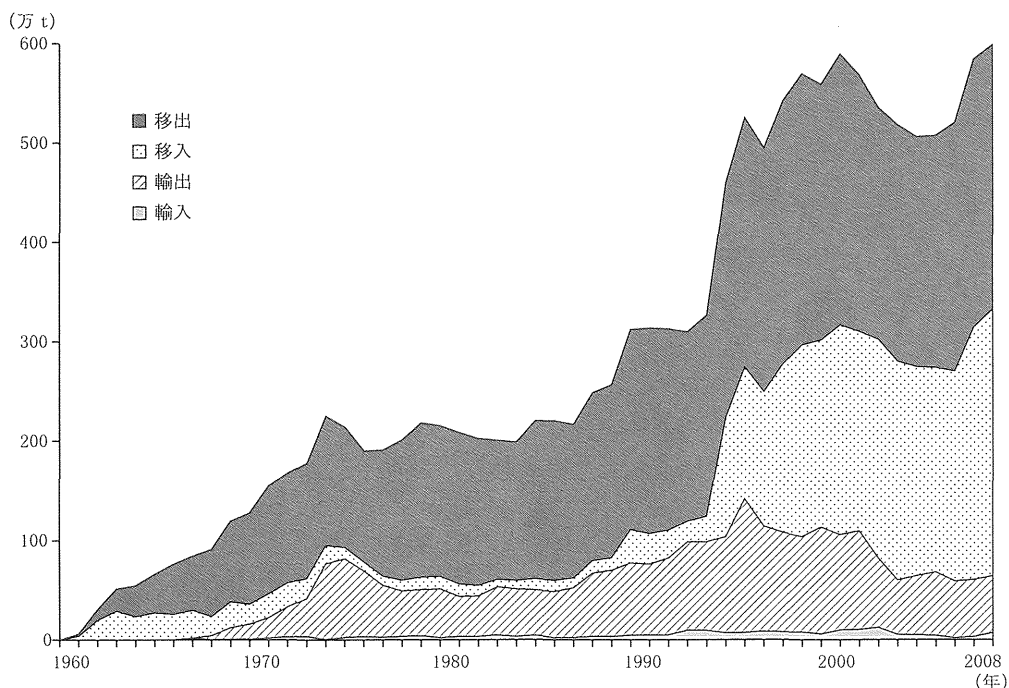
総半島を回り東京湾の港に入港する場合と比較して、日立港を利用する航路の方が約10時間短縮でき、首都圏へ輸送する生乳の鮮度保持には効果的な航路となっている。

1997年6月には北海道航路を毎日運航するよう



写真1 第4埠頭に接岸するRO-RO船
注) 自走による積み込みが行われるため、船にはスロープが取り付けられている。

(2010年11月 財津撮影)



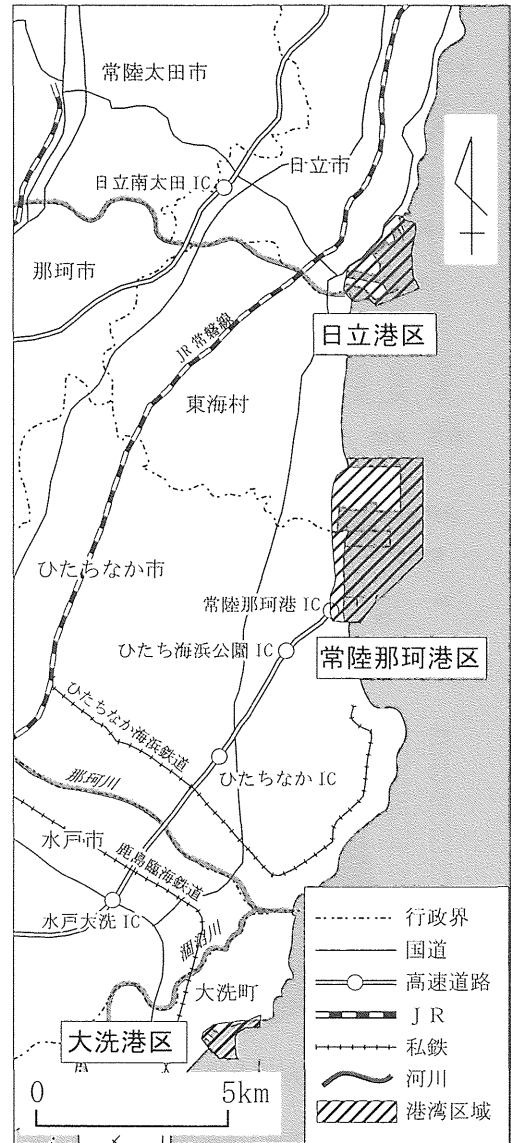
第6図 日立港における海上出入貨物取扱量 (1959~2008年)

(日立港統計より作成)

になった。日立港と鉏路港は船積みや荷揚げを含めて片道24時間で往來することが可能であるため、わずか2隻のRO-RO船で本航路を効率良く運航することができる。日立港に輸送された生乳はそのまトレラーで関東一円の約60の工場へと配送される。RO-RO船の北海道航路は現在でも継続して運航されているが、2005年5月にコンテナ船の東南アジア航路が、翌年6月にコンテナ船の九州航路が相次いで廃止となり、2007年4月にはコンテナ船の四国航路が隣接する常陸那珂港へと移行された。

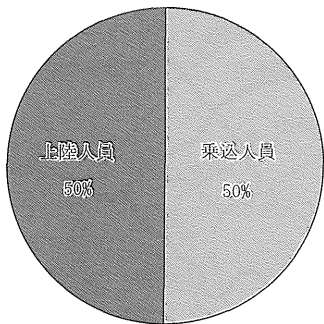
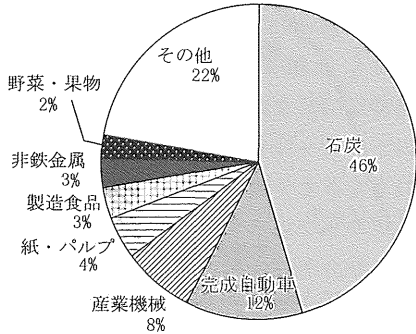
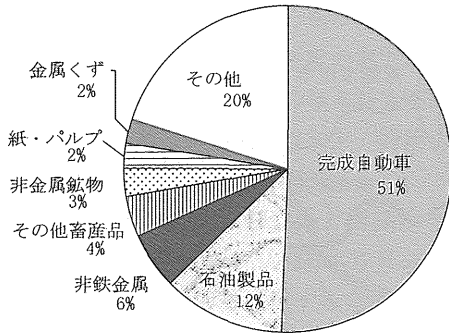
2008年12月25日、日立港・常陸那珂港・大洗港の3港は統合され、「茨城港」が形成された(第7図)。統合された3港はそれぞれ日立港区・常陸那珂港区・大洗港区と改称され、それぞれの港区は機能の分化が進められることとなった。

茨城港のうち、常陸那珂港区は1983年に誕生し、同時に重要港湾に指定された。国際物流拠点に位置づけられており、取り扱い貨物量の約53%が輸出入である。北関東自動車道と直結し、広大な開発空間を活かし増加するコンテナ・国際RO-RO貨物に対応する港としての役割を担うこととなった。日立港において取り扱っていたコンテナなどの貨物が廃止、また常陸那珂港に次々と移行されているのは、茨城港の中で重要港湾としての機能を常陸那珂港区に移そうという意図に基づいている。RO-RO船に関しても、苫小牧航路、四国航路はいずれも常陸那珂港区に設置されており、苫小牧航路は2009年9月から1日2便化し、同年10月には豪州定期在来航路が開設された。その後、2010年には極東ロシア定期RO-RO船航路、南アフリカ定期RO-RO船航路が開設された。日立港区で扱っていた北九州航路も2011年には常陸那珂港区へ移行された。北埠頭に東京電力株式会社の石炭火力発電所があるため、品種別貨物量の46%が石炭となっている。また、後背圏には建設機械工業の組立工場が2社立地しており、取り扱い貨物量の8%が産業機械である(第8図)。日立港区においては、石油製品や非鉄金属などの燃料や工業原料の輸入・移入に加え、メルセデス・ベン



第7図 茨城港における各港区の位置
(茨城港湾事務所提供資料より作成)

ツ日本株式会社の日本の輸入基地となっているほか、日産自動車株式会社の栃木工場で製造された自動車の北米向け輸出が2010年5月に開始されるなど、自動車物流拠点としての機能が高まっている。大洗港区は、定期フェリーが運航する旅客輸送に特化した港区となっている(写真2)。1985年3月に苫小牧・室蘭両港にカーフェリー就航し、1993年にそれぞれ増便され、週18便体制となった。



第8図 茨城港における港区別貨物取扱量 (2009年)

注) 上段：日立港，中段：常陸那珂港，下段：大洗港（フェリーの乗込・上陸人員数）を示す。

(日立港区提供資料より作成)

1999年に室蘭航路が休止，苫小牧航路がさらに増便され，現在は苫小牧港を往来する定期フェリーが週12便体制となっている。2006年2月から，港湾振興策として世界文化遺産を有する日光との連携による「日光・大洗クルーズ船誘致協議会」を設立し，後背地の観光資源と合わせた大洗町周辺の振興に取り組んでいる。



写真2 大洗港に接岸するフェリー

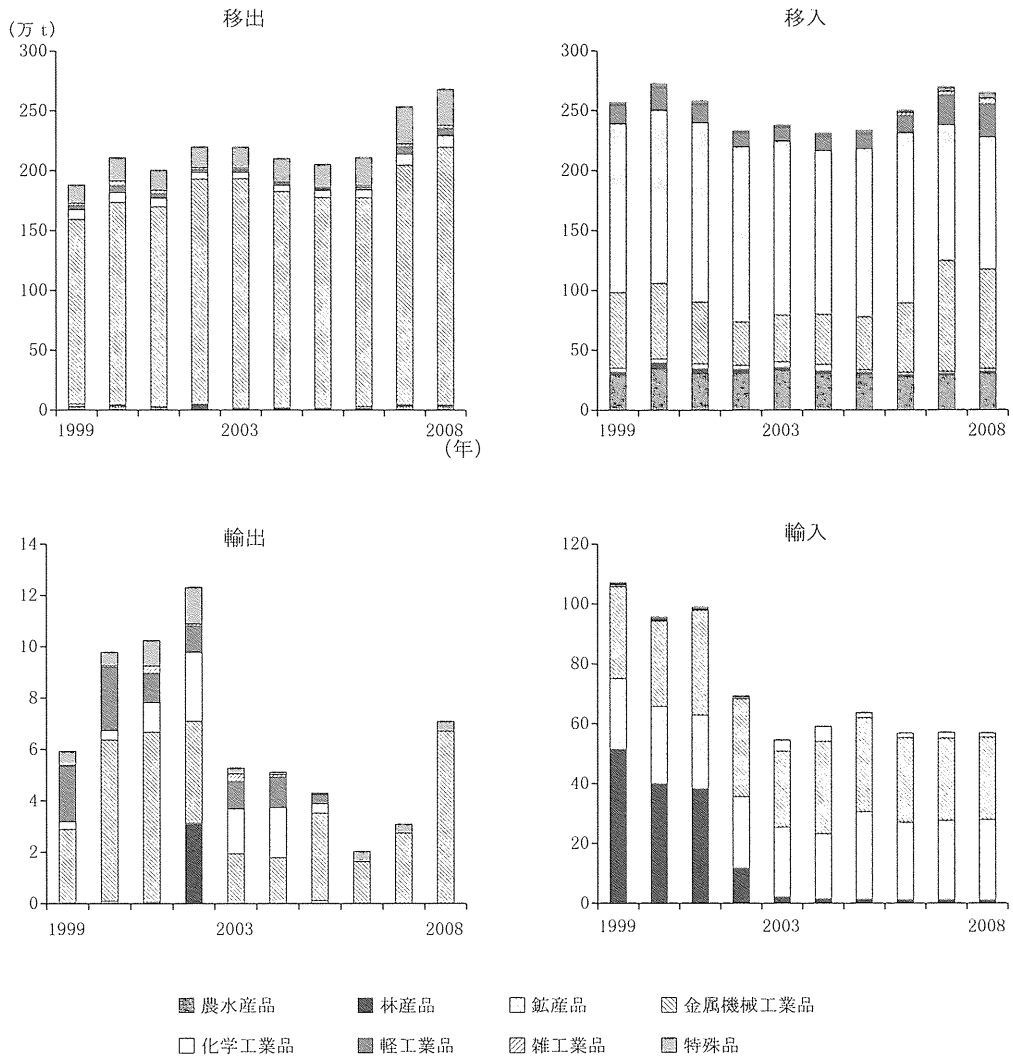
注) フェリーは，後方の埠頭にも接岸することができ，不定期のクルーズ船も接岸することがある。

(2011年5月 樋上撮影)

Ⅲ 日立港における取り扱い貨物

日立港は，日立製作所の製品取り扱いに始まり木材港を経て，現在はRO-RO船による乳製品の移入や，自動車の輸出・移出を中心に利用されている。第9図は1999年から2008年までの日立港における取扱貨物量の変遷を大分類別に示したものである。まず，移出については2007年から取扱量が増加しており，完成自動車を中心とする金属機械工業品が多くを占めている。この完成自動車は，ほとんどが北海道に向けたRO-RO船で移入される空のシャーシを示しており，乗用自動車の取扱量を示すものではない。移入については平均して約250万トンの取扱量があり，その多くが石油製品である。また，完成自動車をはじめとする金属機械工業品も比較的多いが，これも移出と同様福岡県からの空シャーシ移入を示しており，日立港においてRO-RO船の存在がいかに重要であるかがわかる(第10図)。

一方，輸出入については移出入と比較して取扱貨物量は少なく，特に輸入については年次による差が非常に大きい。輸出の中心は乗用自動車を中心とする金属機械工業品であり，2000年代前半には軽工業品や化学工業品の輸出もみられる。また，輸入については2002年までは林産品の輸入が



第9図 日立港における大分類別海上出入貨物取扱量（1999～2008年）

（日立港統計より作成）

卓越していたが2003年以降はほとんど取り扱いがない。一方で鉱産品や金属機械工業品は安定的に輸入量が多く、特に鉱産品については非金属鉱物、石炭の取り扱い、金属機械工業品については完成自動車の取り扱いが多い。

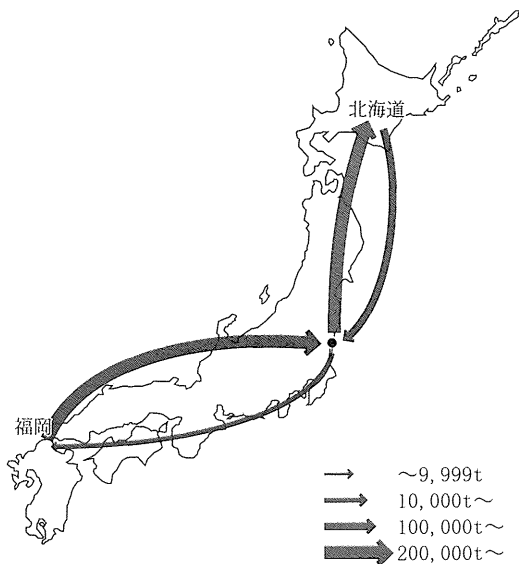
次に、2008年における日立港の取扱貨物をみると、完成自動車、石油製品、非鉄金属の順に多くなっている（第2表）。このうち、完成自動車の移出入については前述のとおりRO-RO船に使用される空シャーシが該当するが、輸出入については外航のRO-RO船は運航していないため乗用自

動車の取り扱いであることがわかる。また、輸出入に限定すると、取扱貨物の上位5位は完成自動車、非金属鉱物、石炭、非鉄金属、コークスである。完成自動車のうち、乗用自動車の輸入先はヨーロッパが大部分を占め、中でもドイツからの輸入が多い（第11図）。これはメルセデス・ベンツ日本株式会社によるものであり、近接する日立南太田インターチェンジに組立工場を設置するなど、日立港を日本における輸入基地として位置づけている。

また非金属鉱物はアジアにおける取扱量、特に

中国からの輸入量が多い。中国から輸入される製品は蠟石と呼ばれる鉱産品が中心で、化粧品や塗料、樹脂などの製品の原料として利用されている(写真3)。鉱産品については非金属鉱物の他に石

炭の取り扱いも比較的多く、石炭についてはロシアから約80,000トンが輸入され、セメント工場の燃料として利用されている。また、コークスについては南アフリカや中国から約13,000トンが輸入され、鑄造における燃料として利用されている(第12図)。一方、輸出については非鉄金属の取扱量が多くカナダや南アフリカ、アラブ首長国連邦など多方面に輸出されている。また、完成自動車の輸出量も多く、栃木県に立地する日産自動車の組立工場から日立港を利用してアメリカに輸出される。仕向け港はエリザベスポート、ジャクソンビル、ロサンゼルスなどであり、アメリカ合衆国各地に向けて輸出されていることがわかる。



第10図 日立港における完成自動車の移出入先(2008年)

(日立港統計より作成)

続いて移出入についてみると、完成自動車の他、石油製品、非鉄金属、その他畜産品、紙・パルプの順に取扱量が多く、これら4製品についてはいずれも移入量が多い(第13図)。石油製品については全国各地から移入され、特に千葉港や横浜港からの移入量が多い。これらの港には大型のタンカーによって原油が輸入され、港近くに設けられた石油精製所によってガソリンなどの石油製品に加工された後に日立港に移入される。非鉄金属に

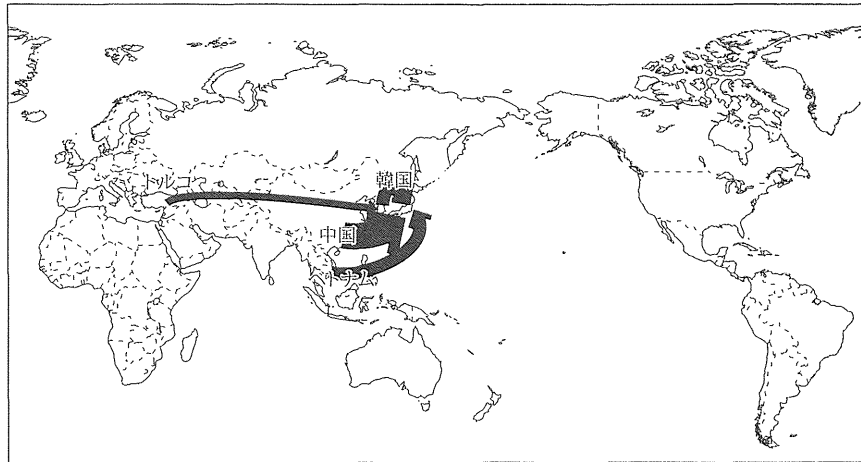
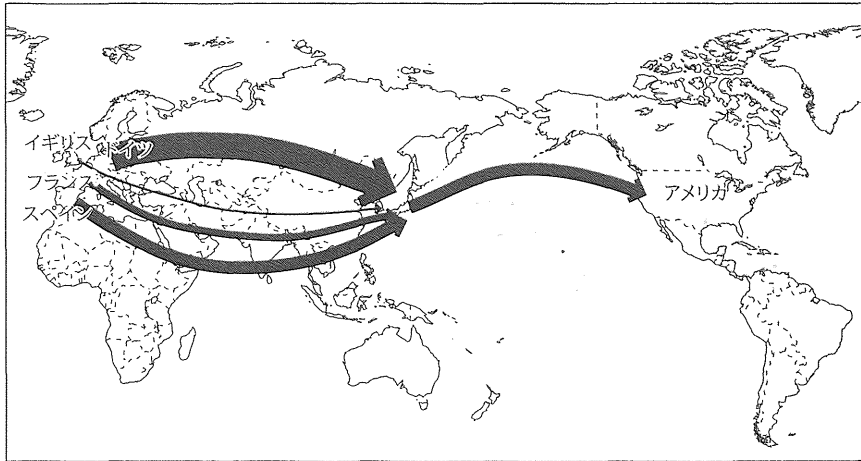
第2表 日立港における取扱貨物(2008年)

(単位:t)

品種名	輸出	輸入	移出	移入	合計
完成自動車	35,720	269,280	2,037,580	482,870	2,825,450
石油製品	-	-	-	675,320	675,320
非鉄金属	24,187	373	14,167	276,166	314,893
その他畜産品	-	-	3,310	220,670	223,980
非金属鉱物	-	150,632	4,510	80	155,222
紙・パルプ	-	-	19,263	117,788	137,051
金属くず	3,757	852	122,445	7,520	134,574
再利用資材	-	-	126,637	140	126,777
製造食品	-	-	26,908	87,877	114,785
石炭	-	104,619	-	20	104,639
野菜・果物	-	-	15,450	57,721	73,171
砂糖	-	-	5,903	62,961	68,864
その他	7,222	43,119	275,864	305,847	632,052

注) 合計取扱量の上位12品目のみ示した。

(日立港統計年報により作成)



第11図 日立港における貨物の輸出入先（2008年）

注）上段：完成自動車，中段：非金属鉱物，下段：石炭を示す。

（日立港統計より作成）

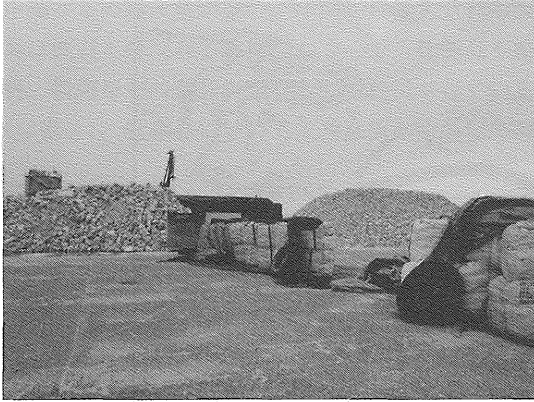


写真3 第2埠頭に積み上げられた蛭石

注) 蛭石は野積みされて保管されるため、粉塵などが港湾周辺に飛散することがある。

(2010年11月 福田撮影)

については大分県の佐賀関港からの移入量が多く、銅のインゴットが移入されて電線の原料として利用される。その他畜産品については北海道からのRO-RO船による乳製品の移入がほとんどで、約22万トンの取扱量がある。また、紙・パルプについては釧路港と北九州港の間で移出入が行われており、釧路港からは移入量が多く、逆に北九州港へは移出量が多い。

IV 日立港における港湾機能の諸特徴

IV-1 日立港における港湾施設と港湾業務

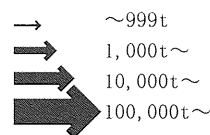
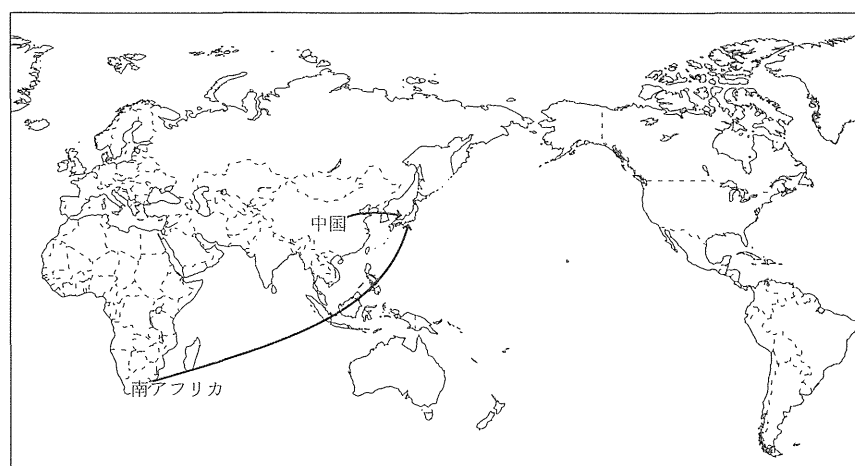
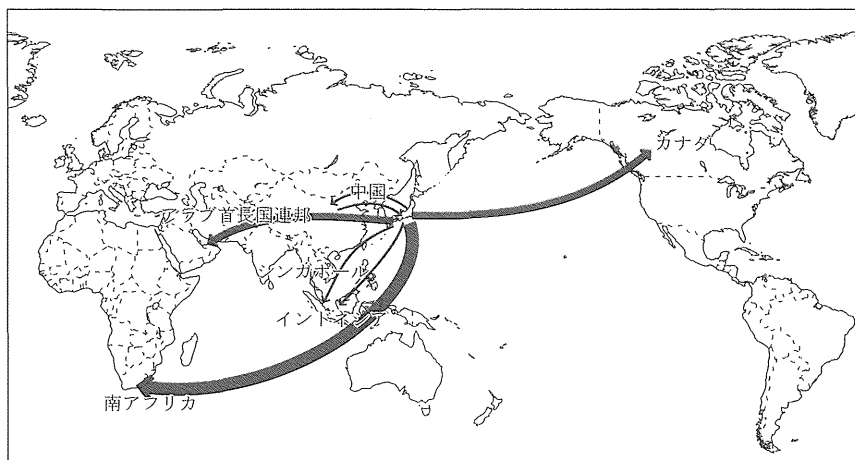
日立港区は現在4つの埠頭に17の公共バース³⁾を有している。それぞれの埠頭は取り扱う貨物が概ね決まっており、第1埠頭は石油製品や石炭、第2埠頭は鉄鉱石や非鉄金属、第4埠頭は釧路港向けのRO-RO船による生乳、第5埠頭は完成自動車为主要な貨物となっている。なお、第3埠頭は、元々整備される計画はあったが、事業が頓挫しているため取扱貨物はない。また、第4埠頭の一部は1989年に株式会社日立製作所と日立電線株式会社に譲渡され、それぞれ株式会社日立製作所埠頭工場、日立電線株式会社みなと工場として操業を開始した。専用の岸壁も有しているため、この2工場に関連する貨物の取り扱いにはこの岸壁が利用されている。それぞれの埠頭は取り扱う貨

物に対応する施設を埠頭に有しており、第1埠頭は石炭の貯蔵庫や石油製品を貯蔵するタンク、港と油槽所を結ぶパイプライン、第2埠頭は倉庫やバラ貨物を積む用地、第5埠頭は完成自動車の置き場所として広大なモータープールを有している(写真4)。

日立港区において施設の管理や荷役の業務を担当しているのは、日立埠頭株式会社と日立ポートサービス株式会社の2社であり、これらは互いに連携を取りつつ港湾の管理を行っている。

日立埠頭株式会社は、1959年8月に設立され、港湾運送事業法⁴⁾に基づいて業務を行っている。日立港区における貨物の荷揚げ、保管、配送を主たる業務としている。2003年には常陸那珂事務所も開設し、現在は常陸那珂港においても同様に貨物の荷揚げ等を行っている。運送業務に関しては、港に接岸した船舶から陸揚げした貨物を荷主へと配送するまでを管轄としている。また、配送の方法は荷主との契約によって異なっており、運送先へ届ける場合もあれば、運送先が取りに来る場合もある。さらにこうした運送先も、荷主自身の場合もあれば荷主の取引相手の場合もある。また、荷主に対する営業活動も行なっており、その際には営業先に対して輸送費用をいかにして削減するかを重要視して自社のサービスを提示している。加えて、RO-RO船の定期運航などの日立港を利用するメリットも提示している。しかしながら、日立埠頭としては日立港の存在や海上輸送に固執しているわけではなく、重要港湾としての機能が常陸那珂港に移行しているという事実もあることから、日立港・常陸那珂港を1つの港として考え、企業として最も効率的な方法で運送業務を遂行することを最優先としている。よって、請け負う貨物量が少ない場合は鉄道会社に輸送を委託することもある。

日立ポートサービス株式会社は、日立埠頭株式会社の子会社である。1974年に清掃・曳船⁵⁾部門が日立埠頭株式会社から分離独立し設立された。現在の主な業務内容は、上記業務に加え、公共港の使用許可申請の代行、税関・入管・検疫の



第12図 日立港における非鉄金属とコークスの輸出入先（2008年）

注）上段：非鉄金属，下段：コークスを示す。

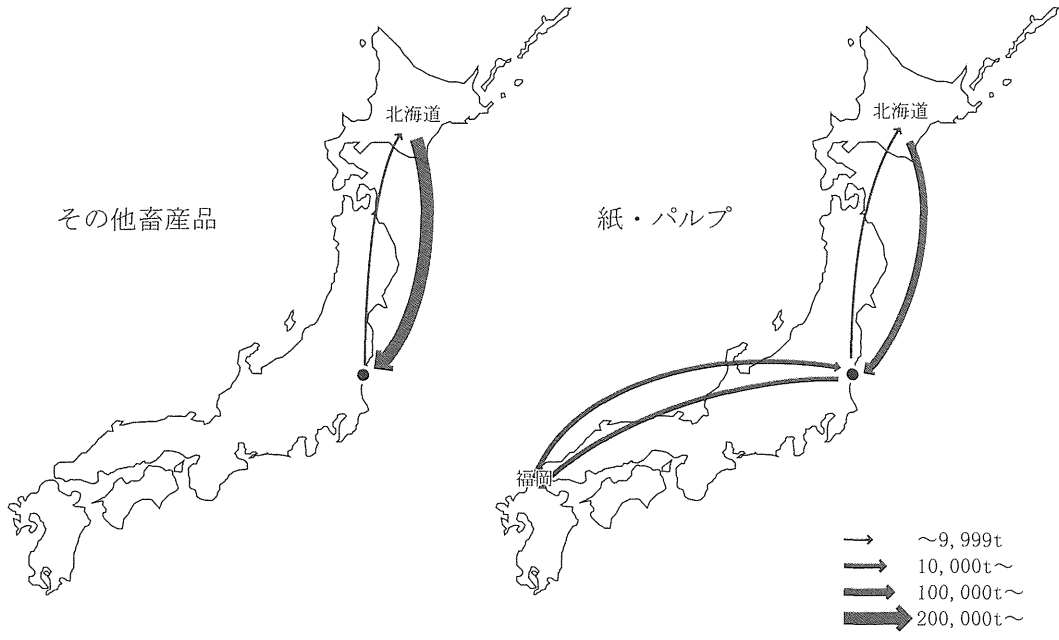
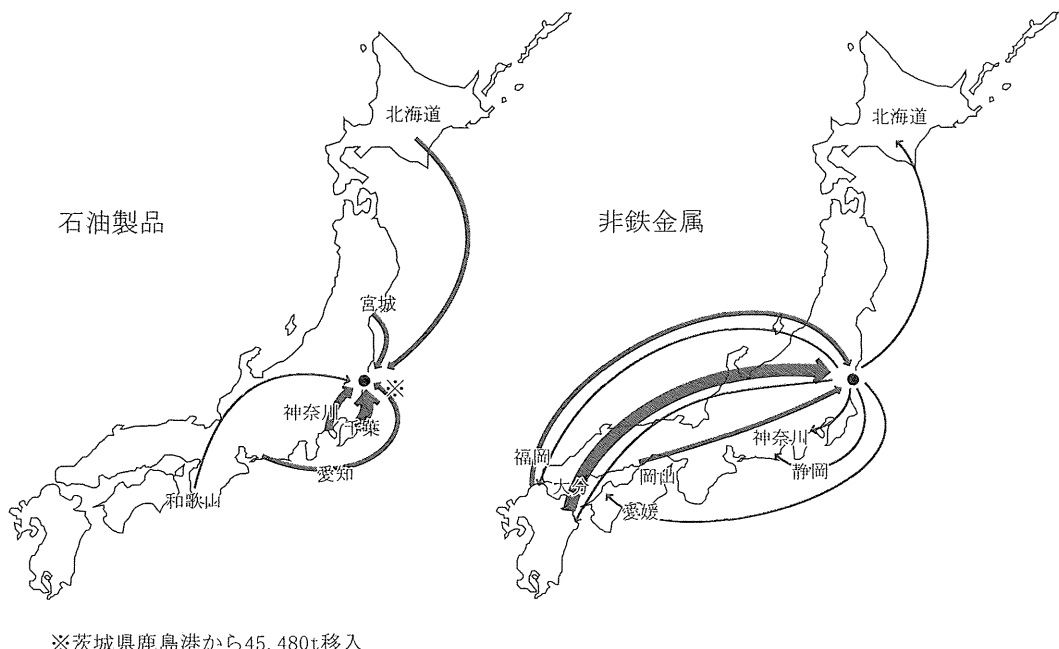
（日立港統計より作成）

申請手続きの代行である。これらは船会社から依頼を受け、手続きを代行する。その他に国籍、接岸の合計時間、県への運行実績の提出や海産物の直営店の経営などの業務も行っている。クルーズ業・旅行業・観光開発業も行っているが、これらは主に大洗港で扱っている。

IV-2 日立港を利用する企業

1) 石油元売り企業の事例

T社は1970年に三菱石油⁶⁾と丸善石油の石油元売り2社により設立された油槽所運営の専門企業である。現在のT社日立油槽所⁷⁾は1962年に日本石油が開所したもので、2005年にS石油から運営権を受諾し、現在の名称となっている。かつては石油元売り6社が日立に油槽所を設置していたが、合併による統合や撤退により、今では日立市



第13図 日立港における貨物の移出入先（2008年）

注) 完成自動車を除く、取扱量上位5品種

(日立港統計より作成)

に油槽所を有しているのは3社のみである。

油槽所の業務内容は石油製品の受け入れ・保管・払い出しである。石油の物流基地としての役割を担っており、石油精製は一切行っていない。扱っ

ている石油製品はレギュラーガソリン、ハイオクガソリン、軽油、A重油、灯油である。

日立油槽所を介した製品の流れは次の通りである。まず海外から原油を載せたタンカーが製油所

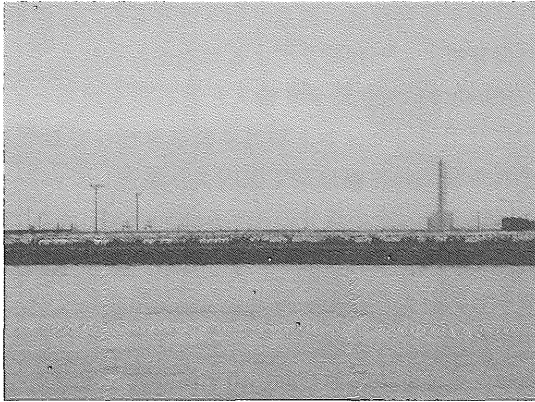
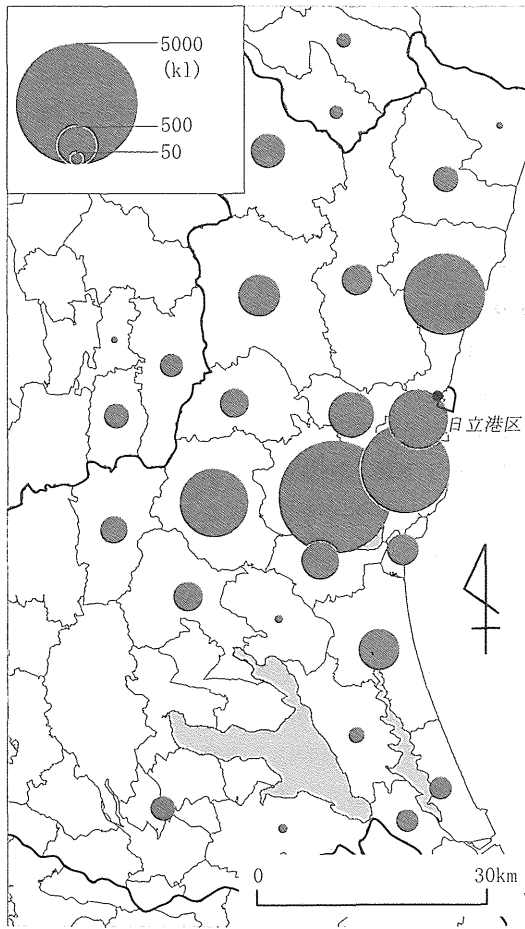


写真4 第5埠頭における輸出用の乗用自動車
注) 輸出用自動車は専用の船に自走して積まれる。

(2010年11月 福田撮影)



第14図 T社における石油製品の供給範囲 (2010年)

(T社提供資料より作成)

のある港に入港する。原油は製油所で蒸留し精製され、レギュラーガソリンや軽油、灯油等の石油製品となる。製油所のある港から石油製品を載せたタンカーが日立港に接岸すると、密度・色・水分の有無などの品質検査を実施し、その後港からパイプラインによって油槽所へと輸送される。かつては石油製品の100%を根岸製油所から受け入れていたが、現在はそれに加えて仙台、鹿島、室蘭の各製油所からも受け入れを行っている。

油槽所に受け入れられた石油製品は品質管理・数量管理が行われ、元売り会社の要望に添った数量を払い出す。配送圏は時期・油種によって異なるが、茨城県北部地域を中心に、栃木県、福島県の一部となっている(第14図)。かつては鉾田市が配送圏の南端となっていたが、鹿島港の利用が増えたため縮小している⁸⁾。取扱数量は1999年の66万kLをピークに、以後減少し現在では年間45万kLである。また、1年のうちでも繁忙期である冬季と閑散期では取扱量は大きく変動する。

T社が所有するタンクは18本で全タンクを満タンにすると28,000kLを貯蔵できる。現在使用しているタンクは16本で、その内訳はレギュラーガソリン3本、ハイオクガソリン2本、軽油3本、灯油3本、A重油5本である(写真5)。

このようにT社日立油槽所は、油槽所運営の専

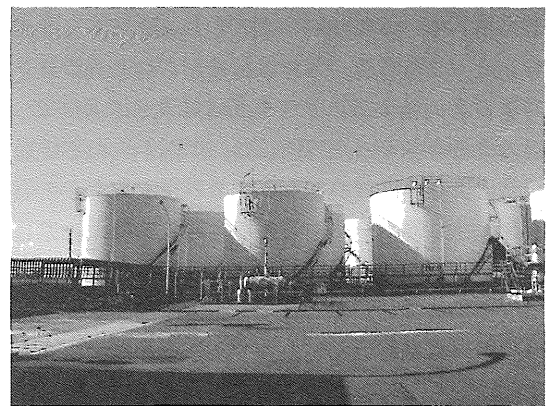


写真5 T社所有の石油タンク

注) 石油製品は日立港第1埠頭から専用のパイプでT社所有のタンクに送られる。

(2010年11月 財津撮影)

門企業の製油所として、日立港からパイプラインで輸送された石油製品を茨城県北部地域とその周辺に供給する拠点として重要な役割を果たしている。

2) セメント製造企業の事例

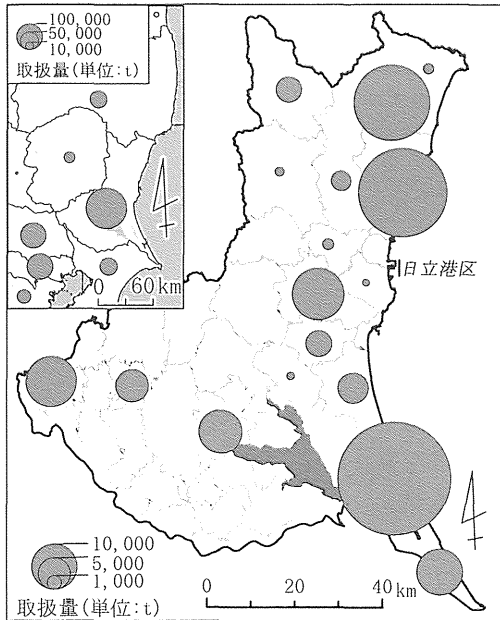
2010年現在、日立港を利用している企業のひとつにHS社がある。HS社は日立市平和町に本社を置き、セメントの製造および販売や産業廃棄物の中間処理を主な業務とする。HS社発行の会社概要によると、HS社の前身は、1907年6月に設立され、現在地でセメント製造を創業した。その後、1917年の社名変更、1943年の企業整備令⁹⁾による強制合併などを経て、1947年の集中排除法¹⁰⁾による社名の改称を経た後に1953年に現在の社名へ改め、1989年からは産業廃棄物をセメント原燃料へ再利用する事業を開始した。1994年には産業廃棄物の焼却処理施設であるリサイクルセンターを設立し、廃棄物の適正処理・再資源化にも取り組んでいる。

HS社は1979年より現在まで燃料の供給源として日立港を利用している。同社が日立港の利用を開始する契機となったのは、1978年から翌年にかけて勃発した第二次石油危機であった。それまで燃料として使用していた重油の価格が高騰し、セメント製品の製造コストが上昇した状況に対応するため、HS社では自社で使用する燃料を石油から石炭へと移行し、さらに自社から最も近い日立港を石炭の輸入港として利用するようになった。過去に最も多かった時期には、中国からの不定期航路により年間で約10万トンの石炭を輸入していた。現在ではロシアからの不定期航路船を利用しているが¹¹⁾、石炭輸入量は年間6万トンほどで、減少傾向にある。このようにHS社による日立港の利用は燃料の輸入が主流であり、自社製品の出荷等にもなう輸出や移出、また移入での利用はほとんど行っていない。自社に石炭を保管する敷地を所持していないため、日立港区港湾事務所より日立港区内第二埠頭の一面を借用し、輸入した石炭を保管している。このことから、HS社では

日立港を貨物流通の拠点というよりもむしろ燃料の保管庫として利用している傾向がみられる。

HS社は、日立港より輸入した石炭を燃料として自社工場でセメント製品の製造を行っており、それら製品の原料は全て国内より調達している。セメントは、その成分の70%から80%が石灰石で構成されている。HS社では、製品の主な原料である石灰石を1937年に開山した日立市諏訪町の太平田鉱山において採掘している。採掘された石灰石は、まず北東に伸び助川山市民の森を通過するロープウェイ状のゴンドラによって輸送され、その後、市街地を通過するベルトコンベアに移され、日立工場まで運ばれる。鉱石をロープウェイ状のゴンドラで運搬する方式は、国内で稼働しているものとしてはHS社所有のもののみである。よって、その珍しさから地元ローカル放送や全国ネットの番組でも取り上げられ、現在では市内の名所のひとつとして扱われるようになってきている。また、セメントは石灰石のほか、粘土分、鉄分、シリカから成るが、これらの原料は国内の製鉄所などから出る産業廃棄物で賄っている。例えば、鉄分は茨城県鹿島市に立地する住友金属の製鉄所から出る鉄鉱石をトラックで自社工場まで輸送している。

製造されたセメント製品は、そのほとんどがコンクリート工場へ出荷され、水や細骨材が加えられ、コンクリートやモルタルなどの実用的な形態へ加工される。HS社の製品の約70%はコンクリート工場へ、約10%がセメント工場へ出荷されており、主な出荷先であるコンクリート工場は、関東6県と南東北に立地している（第15図）。一方で、セメント製品を直接的に業者へ搬入することは稀であり、こうした形態による出荷量は製品全体の約10%にとどまる。セメント製品は製造コストが安価である一方で輸送コストが高いため、陸送によって利益が得られる範囲というのは、輸送コストが製造コストを超過しない範囲に限られる。結果として、HS社における製品の出荷範囲は東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県の関東6都県と福島県など南東北の一部地域と



第15図 HS社の製品納入実績(2010年)
(HS社提供資料より作成)

なっている。

HS社では、日立港区内と茨城県土浦市荒川沖にサービスステーション(以下、SS)を所有している。工場へ出荷される製品のうちHS社から直接工場へと出荷されるものは全体の約80%を占める。残りの約20%は、荒川沖や日立港のSSを経て出荷されている。これらのSSは、工場へ出荷するセメント製品の一時的な保管を行い、流通の中継基地としての役割を果たしている。

セメント製造業では、製品の製造工程において高熱の窯を使用する。高温に熱する過程で大量のエネルギーを使用する窯は、コスト面との兼ね合いから、一度熱した後は24時間稼働させておかなければならない。そのため、窯への負担が大きく、定期的にセメントの製造ラインを停止して窯の点検や修理を行っている。HS社では、必ず年に一度、約20日～1カ月間は窯の稼働を停止している。この間は、燃料である石炭の輸入も止め、製品の出荷についても、自社でつくり置きしてあるものや上述したSSに保管してあるもので対応している。

HS社と日立港の関わりとしては、上記に示し

た燃料の輸入が主であるが、こうしたSSを利用した他のメーカーとの交換出荷の際にもスポット的な利用がある。交換出荷とは、工場またはSSを有しない地区において他のセメントメーカーから商品を引き取り、当該相手方が工場またはSSを有しない他の地区において当該相手方に対して等量の出荷を行うことである。セメントは商品としての付加価値をつけにくい製品であるため、業者ごとの品質は大きく変わらない。また価格もほぼ同じであるため、物流経費の削減を目的とした交換出荷が成立しやすい。HS社においても、北海道や岩手県、九州のメーカーなどと日立港のSSを利用した交換出荷を行っている。このように、HS社は、燃料として使用する石炭の輸入港およびその保管庫として日立港の利用を開始し、現在でも同様の利用を継続している。また、燃料の保管庫としての用途を強める一方で、近年では自社製品の一時的な保管場所および交換出荷の拠点としても日立港を利用している。

Ⅳ-3 日立港における倉庫機能

1) 建材販売企業の事例

N社は1970年に設立された建材の製造・販売を行う企業で、日立製作所関連企業HL社¹²⁾の子会社である。木材を輸入しているのはHL社であるが、その木材を実際に取り扱っているのがN社である。N社の本社は日立市にあるが、木材を販売する建材部門はひたちなか市に立地している。

2011年現在では日立港の利用はなく、木材の輸入で日立港を利用していたのは1980年以前から2000年頃までである。当時は丸太やそれを板状にした原板を輸入して各地で加工されていた。購入先はアメリカ、カナダの5社やロシアなどで、通関業務を日立埠頭が、保管・運搬・薫蒸処理を日立港木材倉庫が行っていた。供給範囲は茨城県日立市、太子町、常陸大宮市、常陸太田市などであり、製材所を通じて工務店に販売されていた。現在では乾燥・加工した状態でコンテナを利用して輸入することが一般的となり、丸太を輸入する必要がなくなった。丸太の場合、輸送コストを考えると

船1隻に満載する必要があるが、それだけの需要がないこともコンテナに切り替えた理由となっている。そのためコンテナが扱えない日立港は現在利用していない。2011年現在の日立港木材倉庫との関係は、輸出用の梱包材¹³⁾の薰蒸や運搬を依頼する程度である。

近隣には東京港のほか川崎港、小名浜港、仙台港、相馬港などの木材港があり、その供給範囲は静岡県、山梨県から青森県までの日本海側を除く東日本各地をカバーしている。N社においては、木材会社が多数立地する東京港を利用することが多い。東京港からひたちなか市の建材工場に運ぶために、日立港の倉庫を経由するよりも直接ひたちなか市の工場に運んだほうが効率がよいため、日立港に所有していた倉庫は売却した。

2002年頃には常陸那珂港までコンテナ輸送も利用していたが、需要がないため現在では東京港からの陸送となっている。現在の木材の輸入元はアメリカ、カナダ、北欧、ロシア、中国が中心である。アメリカ、カナダ、北欧の企業については、主に日本法人を通じての直接取引、ロシア、中国については商社を介しての取引¹⁴⁾となっている。具体的にはアメリカやカナダから米マツや米ツガ、SPF¹⁵⁾を、オーストリアやフィンランドからレッドウッドやホワイトウッド¹⁶⁾を、ロシアや中国から商社経由でアカマツを購入している(写真6)。輸入港は大部分が東京港であるが、一部は川崎港や仙台港から陸揚げしている。調達した木材はひたちなか市に直送せず東京都新木場の倉庫に一時保管することで、販路を拡大させている。木材の取扱量は外材が2,000~3,000m³で国産材を含めると5,000~6,000m³程度となっている。このうち東京の在庫が3,000~4,000m³程度で、自社での使用と周辺企業に供給のためにひたちなか市に輸送しているのが約2,000m³である。このうち約1,000m³は福島県、茨城県、栃木県、千葉県などのプレカット工場、製材所などに角材のまま供給し、700~800m³は自社のプレカット工場で加工してハウスメーカーや工務店に供給している。

このようにN社では、かつて日立港を利用して

丸太や原板を輸入していたが、コンテナで外材を輸入することが一般的となった現在では、輸送コストの面から木材会社の集中する東京港を主に利用して木材を輸入し、ひたちなか市の工場まで陸送している。

2) 機械梱包企業の事例

2011年現在、日立港を倉庫として利用する企業のひとつにHD社がある。日立製作所の子会社であるHD社は、日立市日高町に本社を持ち、日立電線で製造されたケーブルの輸送と工場内での荷造りを主な業務としており、また国内及び国外から木材を購入し、梱包材やドラムを製造している(写真7)。HD社は、1956年に日立製作所から分離独立し1963年6月に社名を変更した。その後、1973年に前身企業の包装、倉庫部門を譲り受け、1986年の社名変更を経て、2000年に現在の社名となった。

HD社では、元々は国産材を用いてドラムを製造していたが、1969年にニュージーランドからドラム用の原木を輸入するために日立港を試験的に使い始め、1976年から本格的な輸入を始めた。原木の本格的海外輸入を進めるという方針から、原木の荷揚げ、運搬の便のため、工場用地は日立港に近い東海村が選ばれた。これ以降、木材の輸入

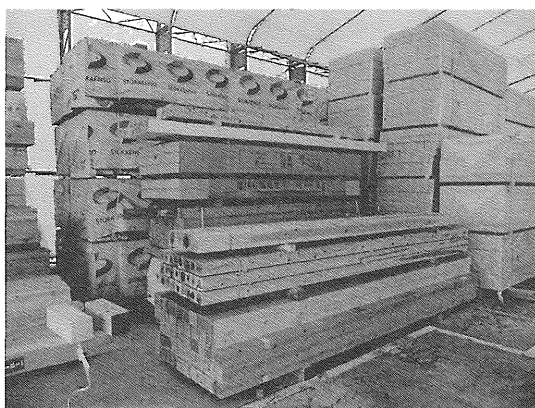


写真6 N社における建築用木材

注) 現在建築用に使用される木材は、複数の板を組み合わせて作られた集成材が多い。

(2011年5月 樋上撮影)

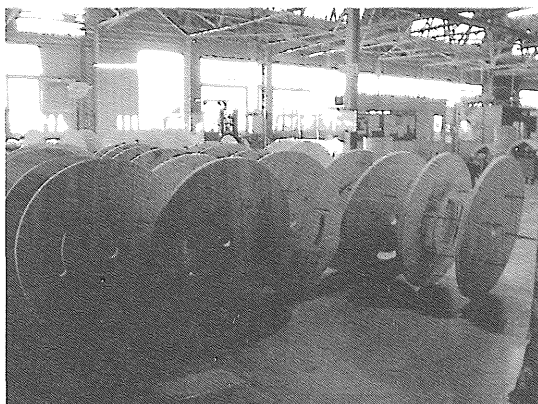


写真7 HD社における電工用ドラム

注) 電工用ドラムの外側には外材が使われているが、芯の部分には強度の強い国産材が使用される。

(2011年5月 財津撮影)

において日立港との関わりを有しており、東海村の工場の稼働を開始して以降、製材部門の規模が大きくなった。HD社では、日立港から100%を仕入れたい意向はあるものの、数量の限界があるために横浜港や京葉港からも輸入している。その結果、輸入木材の8割を日立港から、残りの2割は横浜・川崎・京葉・京浜の各港を通して仕入れており、いずれも港からは陸路で運搬している。日立港・京浜・京葉の港を利用する際は、製紙会社の子会社で、ニュージーランドの現地法人である2企業から購入し、横浜港については商社を通して購入している。現在利用している木材は7割が輸入材、残りの3割が国産材で北海道のカラマツであり、ドラムの軸部分に国産材が使用されている。ドラムには4種類あり、アルミ用と重量物用で、それぞれに長尺用がある。価格は小さい物で10,000円弱、高価なもので23,000円である。またドラムひとつあたりの木材使用量は0.04~0.05 m³である。

製造された製品は、近隣の工場の製品を購入していたことを契機として、パレットや木箱や製材品をそれらの工場に継続的に販売している。しかし、それは全体の数%に過ぎず、9割以上を親会社に収めている。その内訳は、親会社が約6割、親会社から分社した2社がそれぞれ約2割となっ

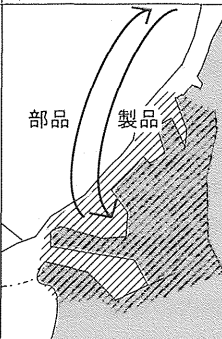
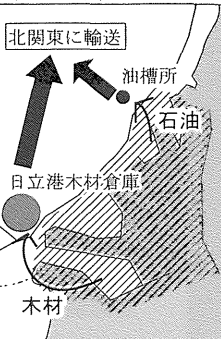
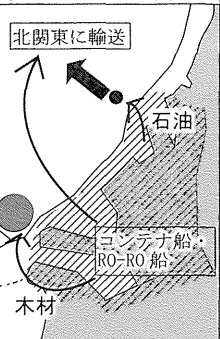
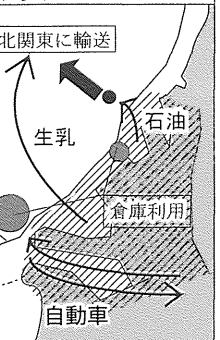
ている。また、必要に応じて日立市内の他社に販売することもある。木材の取扱量としては、最も多い時期の約40,000 m³から現在では約15,000 m³となっている。


日立港木材倉庫との関係に関して、丸太を輸入していた頃は木材倉庫に貯蔵していたが、角材での輸入となってからは消毒の必要がなくなり、現在倉庫としてはあまり利用していない。荷役は日立埠頭に、港湾内の移動や港から工場までの輸入を木材倉庫に委託しているのみである。しかし、輸入した木材の倉庫として日立港の利用に関しては、近接性というメリットから今後も継続することが考えられる。

V 日立港における港湾空間の形成

本章では、日立港の成立から現在まで、港湾空間がいかに形成され、変容してきたのかを整理し、現在の港湾空間が形成された背景や要因について考察する(第16図)。

まず、日立港の成立から現在までの過程を時系列的に整理しながら、港湾空間の形成と変容をみていく。日立港は、日立製作所からの要請を直接の契機として1957年に開港し、製品の輸出ならびに移出を中心に行っていた。また、第5埠頭近辺に貯木場などの設備が整備されると、日立港における外材の輸入の伸びは顕著となり、北関東における物流の中心港として機能するようになった。この当時の日立港においては、日立製作所を中心として、第5埠頭の木材倉庫周辺に木材を取り扱う商社や問屋が立地するという港湾空間が形成された。1968年に木材輸入特定港に指定されて以降は、木材輸入港としての性格をより強めた。しかし1980年代以降、木材の流通体系の変化による木材輸入量の減少は、日立港における流通に変化をもたらした。日立港木材倉庫周辺に立地していた商社や問屋は撤退し、日立港木材倉庫は輸出用製品に使用される梱包材を取り扱うようになり、現在は、木材の保管庫として使用されていた倉庫を商社の在庫や製品保管のための倉庫として機能転換している。IV章で取り上げたHD社やN社は、

時代区分	a) 開港時	b) 1970年代	c) 1980～1990年代	d) 現在
概念図				
主な取扱貨物	<ul style="list-style-type: none"> タービン等，日立製作所製品の移出 部品の移入，輸入 	<ul style="list-style-type: none"> 木材の輸入 石油製品の輸入 	<ul style="list-style-type: none"> コンテナ船，RO-RO船による機械製品，雑貨の輸入 	<ul style="list-style-type: none"> RO-RO船により生乳を北海道より移入 国産自動車の輸出，外国産自動車の輸入
社会背景	日立製作所による商港化の要望	輸入木材の増加	取扱貨物の多様化に伴うコンテナ化	常陸那珂港の台頭，北関東自動車道の整備

 貨物の陸上輸送
  貨物の海上輸送 / 陸上輸送

第16図 日立港における港湾空間の形成と変容

かつては日立港木材倉庫を介して丸太や原板の輸入で日立港を利用していた。しかし現在、HD社の日立港の利用はごく少量で、日立港木材倉庫を自社倉庫としての利用するようになっている。N社は、角材の輸入を日立港から東京湾へ転換し、日立港木材倉庫に梱包材の薫蒸や運搬を依頼する程度で、倉庫としては利用していない。

1980年代に日立港における木材の輸入が減少するなかで、コンテナ輸送が開始された。コンテナ船北海道航路が1981年8月に運航開始され、その後、1984年2月に九州航路、1985年5月に四国航路、1986年2月に東南アジア航路の運航がそれぞれ開始された。しかし、こうしたコンテナ船による輸出入および移出入も、1983年に開港した常陸那珂港がその機能をコンテナ輸送に特化するとともに変化した。2005年5月に東南アジア航路、2006年6月に九州航路、2007年4月に四国航路がそれぞれ廃止され、コンテナ船四国航路は常陸那珂港へ移行されることとなった。

日立港におけるコンテナ輸送が減少するなかで、第4埠頭においてRO-RO船の運行が開始された。1993年7月には日立港と釧路港を往復する定期RO-RO船航路が、2006年6月には日立港

と北九州市の日明港を往復する定期RO-RO船北九州航路が運航を開始した。しかし、こうしたRO-RO船の運行も、より広大な岸壁を持つ常陸那珂港へ移行される傾向にあり、2010年に北九州定期RO-RO航路が常陸那珂港へ移行した。2011年現在、RO-RO船の北海道航路のみが継続して運行している。こうした展開とともに、日立港の港湾空間は、第4埠頭において北海道から九州を網羅するものから北海道のみに及ぶものへと転換していった。

次に、2011年現在の日立港における埠頭ごとの取扱貨物の流通形態から、現在の港湾空間が形成された背景とその要因を考察する。2011年現在、日立港においては、第1埠頭ならびに2埠頭で石油製品やコークスなどの非金属鉱物、非鉄金属などのいわゆる「バラ貨物」と呼ばれる貨物が扱われている。第1埠頭において根岸、仙台、鹿島、室蘭の各製油所から移入された石油製品は、T社日立油槽所へパイプラインで輸送され、そこから茨城県北部とその周辺に供給されている。また、第2埠頭においてロシアから輸入される石炭は、日立市内に立地するHS社などの企業へ引き渡され、セメント製品生成の燃料として使用される。

企業で生成されたセメント製品は、主に関東一円と南東北へ出荷されている。日立港は、HS社にとって石炭の輸入港であるとともに、その自社倉庫としての機能も有している。現在では石炭の保管庫としての用途を強め、SSによるセメント製品の一時的な保管場所および交換出荷の拠点としても利用されている。なお、中国や韓国、ベトナム、トルコなどから輸入されているコークスなどの非鉄金属は、日立市内の企業および栃木県内の化粧品製造企業などへ運搬、加工されている。

第4埠頭では釧路港とのRO-RO船が運航している。RO-RO船によって移入される貨物のなかで最も取扱量の多い生乳は、日立港から関東一円の生乳工場に運搬、加工され、工場からそれぞれの出荷先へと搬出されている。同じく、日立港までRO-RO船で運搬される紙やパルプは、福岡や北海道から日立港へ移出、移入されている。

また、開港以来、木材を移入してきた第5埠頭では、現在は自動車の輸出入が行われるようになっている。現在の日立港は、メルセデス・ベンツ日本株式会社の輸入基地となっており、ドイツ、スペイン、フランス、イギリスなどから輸入された完成自動車が、近接する常磐道のインターチェンジに立地する整備工場から国内へ向けて出荷されている。また、日産自動車株式会社の栃木工場で製造された自動車の北米向け輸出が2010年5月に開始され、同企業による輸出の拠点としても利用されている。このように、日立港においては、石油製品や非鉄金属などの燃料や工業原料の輸入・移入に加え、自動車物流拠点としての機能が高まっており、新たな港湾空間が形成されている。

こうした製品の流動にもとづくそれぞれの流通範囲が、現在の日立港における港湾空間といえる。このような港湾空間が形成された要因として、第1に、企業による輸送コスト削減を目的とした輸送経路の選択があげられる。企業は、自社製品のコストを抑えるための戦略として輸送コストを下げる努力を行っており、常により効率的で安価な販路を模索している。日立港を利用するT社や

HS社も例外ではなく、製品の出荷に関して、よりコストのかからない方法を選択している。各企業は、東京湾の混雑具合や移入港との地理的な距離などが勘案され、日立港による取引に十分な輸送コスト削減のメリットが生じた場合は、企業側も日立港の利用を開始、継続している。日立港を運営する日立埠頭も、企業として日立港を利用する際の輸送コストの面でのメリットを企業側へ営業を行うことはもちろん、こうしたメリットを提供するための船舶業者の誘致活動などにも取り組んでいる。これら日立港を利用する企業や日立埠頭、船舶業者などによる活動のもとに、それぞれの製品の流通販路が決定され、日立港をとりまく港湾空間が形成されている。

日立港の港湾空間形成に関する他の要因として、現在までの流通体系の変化等を含めた日立港をとりまく社会的状況があげられる。日立港は、開港当初より木材に特化していたが、木材の流通体系の変化によって、木材の取扱量が減少し、木材を扱う業者の撤退によって、日立湾における貨物の流通範囲も変化した。この頃、日立港ではコンテナ輸送が開始されたが、岸壁が浅く大型コンテナ船の接岸が困難な日立港においては、コンテナ航路の誘致は難しかった。1983年に常陸那珂港が開港して以降、日立港と常陸那珂港の荷役を取り仕切る日立埠頭は、効率性の向上のもとに両港の役割付けを行ってきた。2008年に日立港、常陸那珂港、大洗港が「茨城港」として統合されてからは、こうした機能分化がより顕著になった。3港区のなかでも、北関東自動車道と直結し、広大な開発空間を持っていた常陸那珂港区は、コンテナ・国際RO-RO貨物に対応する港としての役割を担うこととなり、こうした背景のもとに、日立埠頭も、日立港と常陸那珂港へ入港する船舶の採配を行っていった。また、茨城港の中で重要港湾としての機能を常陸那珂港区に移そうとする県の意図のもとに、日立港において取り扱っていたコンテナなどの貨物が常陸那珂港へと移行された。また、現在の日立港における港湾空間の特徴のひとつとして、日立市内の企業の倉庫として利用さ

れ、倉庫からの製品の出荷による配送圏が形成されている点があげられる。こうした港湾空間は、日立港が木材に特化し、港湾用地周辺へ関連企業を誘致していた時代において設備投資を行った企業が、日立港における取引を停止してもなお、倉庫設備のみは継続して利用しているために形成されていると考えられる。

このように、企業による輸送戦略や物流体系の変化、日立港が持つ港湾としての設備、日立埠頭による港湾利用の采配、茨城県の港湾機能形成についての意図などの要因が複合的に作用し、日立港における現在の港湾空間が形成されているといえよう。

本稿の作成にあたって、茨城港日立港区事務所の廣瀬洋司様、日立埠頭株式会社の岩崎和彦様をはじめ、多くの港湾関係者や港湾を利用する企業の方々には大変お世話になりました。また、論文執筆にあたっては、筑波大学人文地理学研究グループの諸先生方よりご指導いただきました。ここに記して感謝申し上げます。なお、本稿の骨子を、立教大学で開催された人文地理学会2011年大会において発表した。

[注]

- 1) 日本における港湾は、港湾法によって重要港湾と地方港湾に分類される。重要港湾は、国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点となる港湾で日本の産業政策上、重要性の高い港湾が指定されている。また、地方港湾は重要港湾以外の港湾と規定されている。
- 2) 日立港の正式名称は「茨城港日立港区」である。本稿では、常陸那珂港区など他港区と並列に記述する際は「日立港区」という名称を使用し、その他の記述については「日立港」という名称を使用する。
- 3) 積荷を搬出入するために海上に設けられた棧橋。
- 4) 港湾運送に関する秩序を確立し、荷主または船社から受託して港湾にいて貨物の船積み、陸揚げ、荷捌き等を行う事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的としている。
- 5) 港付近において小回りの効かない大型船などを小型船によってひくこと。
- 6) 三菱石油と日本石油は1999年に合併し、2002年の社名変更により昭和石油となった。2010年には、鉱産品製造企業との経営統合による事業再編で現在の社名となった。
- 7) T社日立油槽所は、1973年に日立市の三菱石油および丸善石油の両油槽所を譲り受けて開所したが、1999年には数量の減少により閉鎖されている。
- 8) ただし、具体的な配送先や配送量に関してのデータは元売り会社が管理しているため、これらの統計データは油槽所にはない。
- 9) 企業整備令は1942年5月13日に公布され、太平洋戦争下に中小企業の整理・淘汰について法的強制力を付与した勅令である。この法律には整備統合する業種は掲載されていないが、同法公布前後に業種別、または商業部門について整備統合のための要綱などが出されている。
- 10) 「過度経済力集中排除法」の略称。
- 11) ロシアからの石炭の不定期航路は、海が凍結する12月から3月にかけては休港することが多く、そのため石炭は秋季に大量輸入する傾向にある。
- 12) HL社は日立製作所の子会社再編により誕生した企業である。1966年に木材製造業が設立され、1971年に関連他企業と統合、1992年に現在の社名となった。HL社は日立製作所の孫会社にあたる。
- 13) 日立製作所の輸出製品を包装する木箱のこと。
- 14) ロシア、中国の木材は品質管理のリスクが大きいため商社を介した取引となっている。
- 15) 針葉樹のスプルス、パイン、ファーの頭文字をとった呼称。
- 16) その他、商社経由でフィンランドの企業とも取引関係にある。

[文 献]

- 安積紀雄 (1983) : 名古屋港における新車モータープールの集積と配送. 人文地理, 35, 481-498.
- 茨城のみなと30周年記念事業実行委員会 (1990) : 『茨城のみなと30年史』. 茨城県土木部港湾課.
- 遠藤幸子 (1981) : 清水港の港湾機能と後背地の変容. 地理学評論, 54, 317-333.
- 奥平忠志・南 時久 (1966) : 北海道の港湾都市の4つの比較研究. 東北地理, 18, 62-69.
- 北原良彦 (1982) : 横浜港における輸入小麦後背地の変容. 経済地理学年報, 28, 235-244.
- 今野修平 (1975) : 港湾の類型と地域構造. 地理, 20, 41-50.
- 酒井多加志 (2002) : 釧路港における港湾空間の発達過程. 地学雑誌, 111, 100-117.
- 酒井多加志 (2004) : 北海道の港湾の史的展開. 釧路論集 - 北海道教育大学釧路校研究紀要 -, 36, 49-56.
- 佐藤大祐・中村昭史・山下亜紀郎・田林 明・日野敬仁・脇田政人・飯島容平 (2000) : ひたちなか市那珂湊における漁業空間の構造. 地域調査報告, 22, 170-206.
- 中村 務・松岡恵悟 (2003) : 仙台港における港湾開発と国際コンテナ物流の動向. 季刊地理学, 55, 162-165.
- 野澤秀樹 (1978) : 都市と港 - 都市地理学的視点から -. 人文地理, 30, 45-62.
- 蓮見 隆 (2004) : 小名浜港の港湾整備による変容. 福島地理論集, 47, 44-47.
- 日立市史編纂委員会 (1996) : 『日立市史 下巻』日立市.
- 梶 幸雄 (1975) : 交通地理学からみた港湾 - 現代港湾のながめ方と問題の所在 -. 地理, 20, 24-30.
- 峯 耕一郎 (1995) : 下関港周辺に立地する事業所の物流システム - 港湾後背地概念の再検討に向けて -. 経済地理学年報, 44, 121-134.
- 峯 耕一郎 (1996) : 大都市港湾とその関係圏 - 大阪湾を事例として -. 地理科学, 51, 1-18.
- 山田志乃布 (1999) : 北海道における港湾都市の盛衰 - 幕末～第一次大戦期 -. お茶の水地理, 40, 21-32.