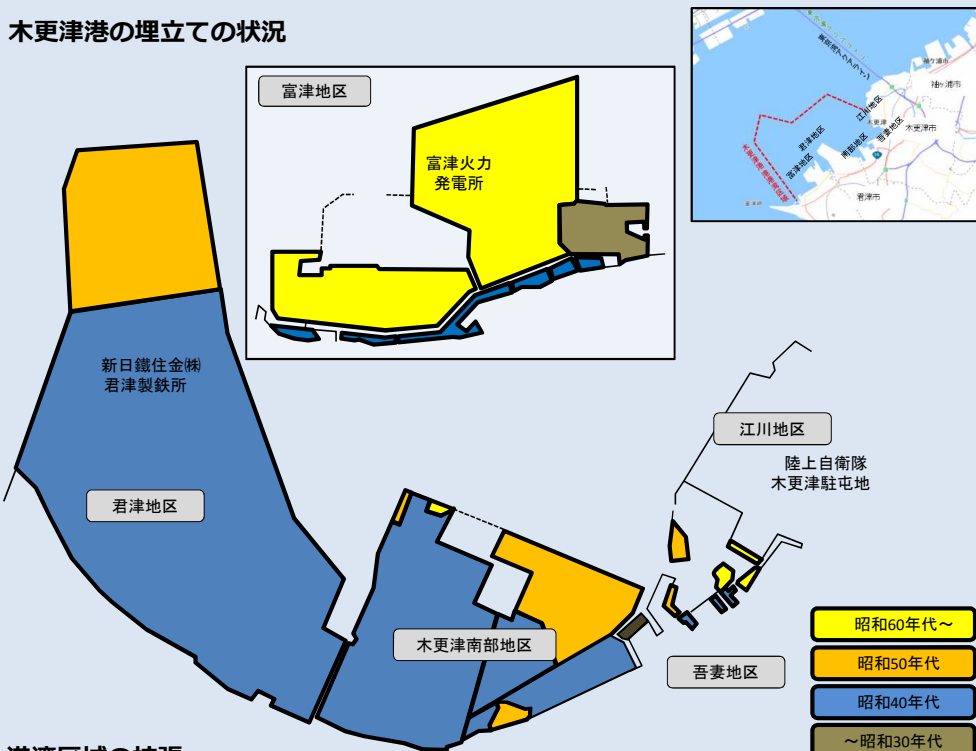




沿革

昭和25年5月に港湾法が制定、昭和28年に同法に基づき地方港に指定され、千葉県が港湾管理者となりました。昭和36年に君津地区に八幡製鉄(株) (現・新日鐵住金(株))の進出が決定し、650haの埋立て造成地に工場を置き、外航船が入出港するようになりました。昭和40年には、横浜、川崎を結ぶカーフェリーが就航し、港勢が大きく進展し、昭和43年に重要港湾に指定されました。その後、東京湾アクアライン開通に伴い、フェリーは廃止となりました。木更津港内港(現・木更津港吾妻地区)は背後地が商工観光面で繁栄し狭隘化したため、木更津南部地区において公共ふ頭などの整備が計画され、昭和43年から460haの埋立てが開始されました。そして、建設資材、林産品類、金属品等を取り扱うふ頭として整備されました。主要航路である木更津航路(水深-19m、幅員450m)については、昭和44年から整備され昭和48年に完成し、翌昭和49年には港則法に基づく法定航路に指定されました。

木更津港の埋立ての状況



港湾区域の拡張

昭和52年に港湾区域が拡張され、富津地区地先の海域が木更津港の港湾区域に編入されました。昭和60年には富津航路(水深-14m、幅員450m)が港則法上の指定航路となり、同年12月には東京電力(株)富津火力発電所が操業開始しました。

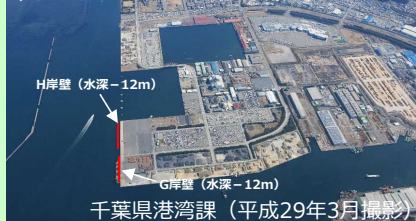
物流機能の強化・拡充

平成18年3月に木更津南部地区の一部のエリアが木更津港湾物流効率特区が認定された。これにより、陸上輸送の規制を緩和することで、大型公共岸壁の機能を発揮することができるようになりました。また、平成20年4月には、2バース目の水深-12mの岸壁が供用開始されました。

現在の木更津港

京葉工業地帯の一翼を担う工業港として、重点整備が進められ臨海部に立地する鉄鋼業などに関連した外貿貨物や、砂・砂利等の内貿貨物を中心に取扱い、千葉南部地域における経済社会の基盤として、重要な役割を果たしています。

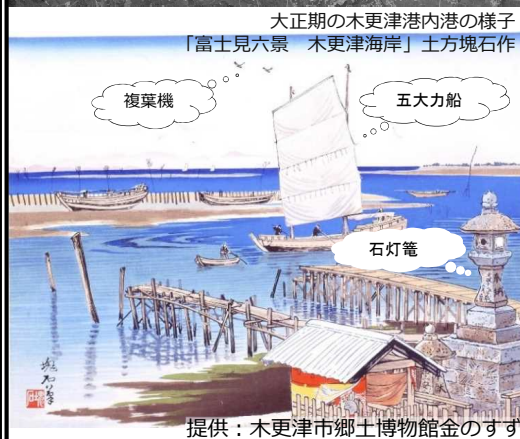
◇現在の木更津港木更津南部地区



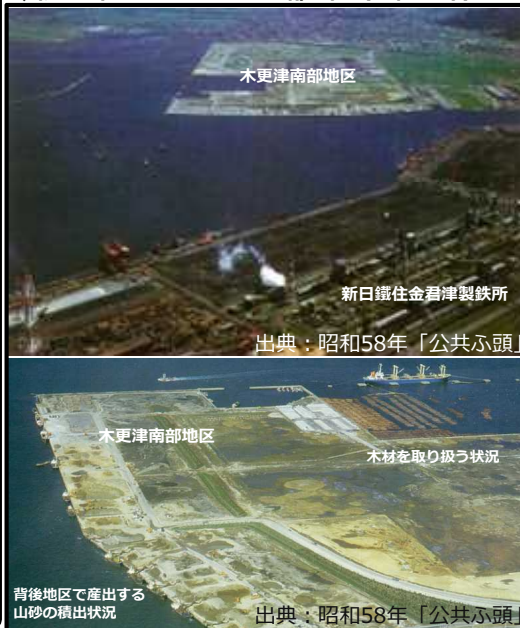
◇現在の木更津港内港(吾妻地区)



◇木更津港(吾妻地区)



◇新日鐵住金工場～木更津南部地区(昭和58年)



◇内港にてカーフェリーの到着を待つ乗客(昭和40年)

