

## 2. 木更津港の現状と課題

### 2-1 木更津港の現状と役割

#### 2-1-1 木更津港の概要

木更津港は、海上輸送網の拠点となる港湾法上の重要港湾に位置付けられています。木更津市、君津市、富津市の3市にまたがる、海岸線延長約28km、港湾区域7,340haを有する港湾です。

木更津港における港湾取扱貨物量は、5,775万トン(令和4年)で全国第13位であり、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っており、千葉県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京葉臨海工業地帯の一翼を担っています。

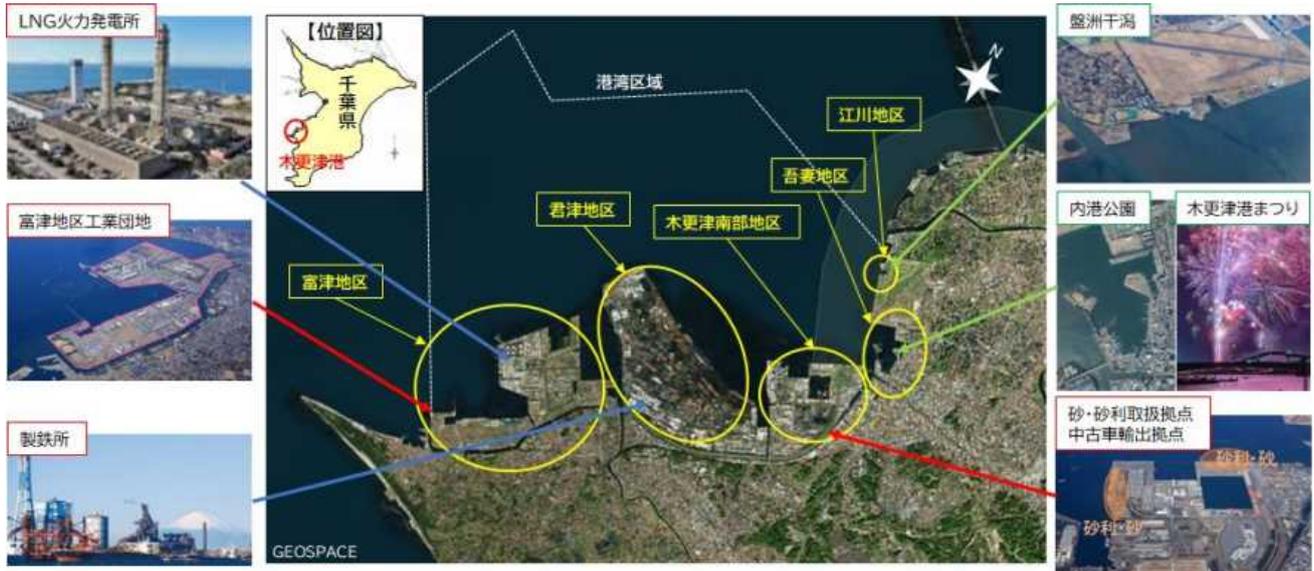
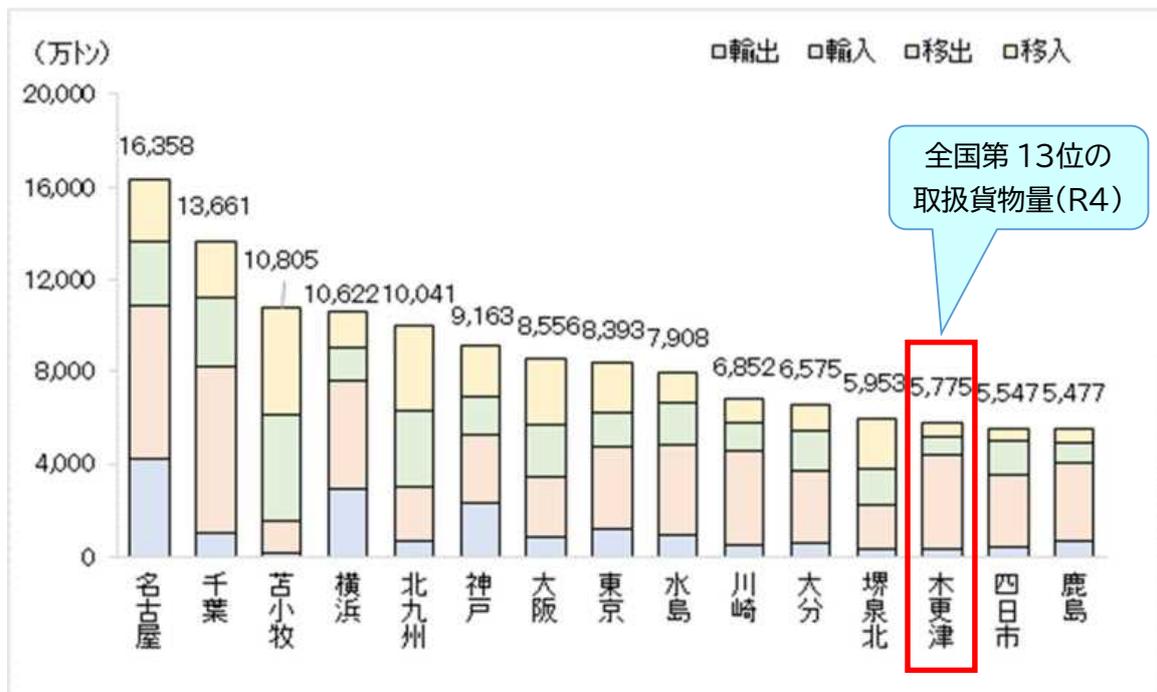


図 2-1-1 木更津港の現況



出典: 港湾統計(年報)令和4年(国土交通省)より作成

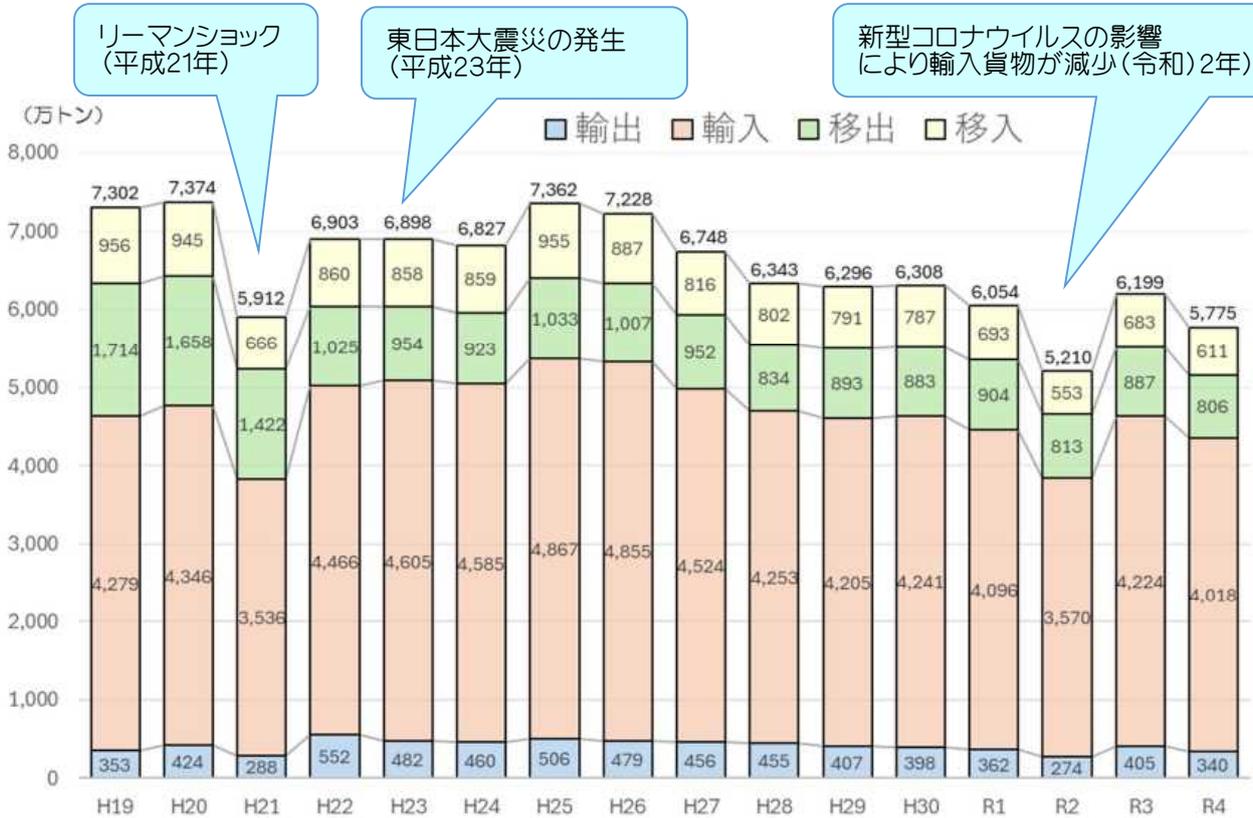
図 2-1-2 全国の港湾別取扱貨物量(令和4年)

2-1-2 取扱貨物量の推移

(1)木更津港全体貨物

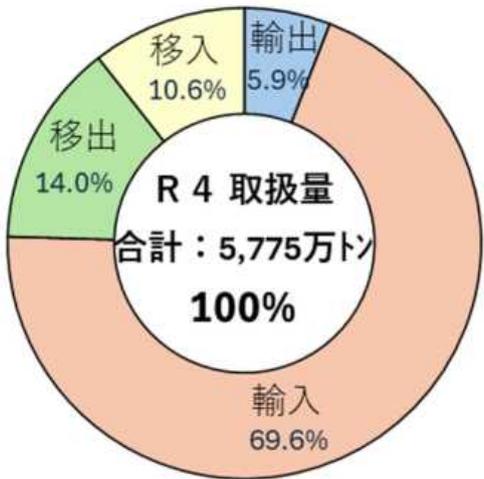
木更津港全体の貨物量は、平成 20 年をピークに減少傾向で推移し、令和 4 年は5,775万トンの取扱いとなっています。

輸移出入別に見ると、令和 4 年における輸出入貨物は75.5%を占め、特に輸入は69.6%と、外貿の取扱いが多い港です。



出典：千葉県港湾統計年報より作成

図 2-1-3 木更津港輸移出入別取扱貨物量の推移



出典：千葉県港湾統計年報より作成

図 2-1-4 木更津港取扱貨物の輸移出入別構成比(令和4年)

(2) 公専別取扱貨物量の推移

公専別に見ると、専用貨物が貨物量の大半を占めており、公共・専用ともに減少傾向で推移しています。令和4年の取扱量は、公共が293万トン(全体の5.1%)、専用が5,482万トン(全体の94.9%)であり、専用貨物が多い特徴があります。



図 2-1-5 木更津港公専別取扱貨物量の推移



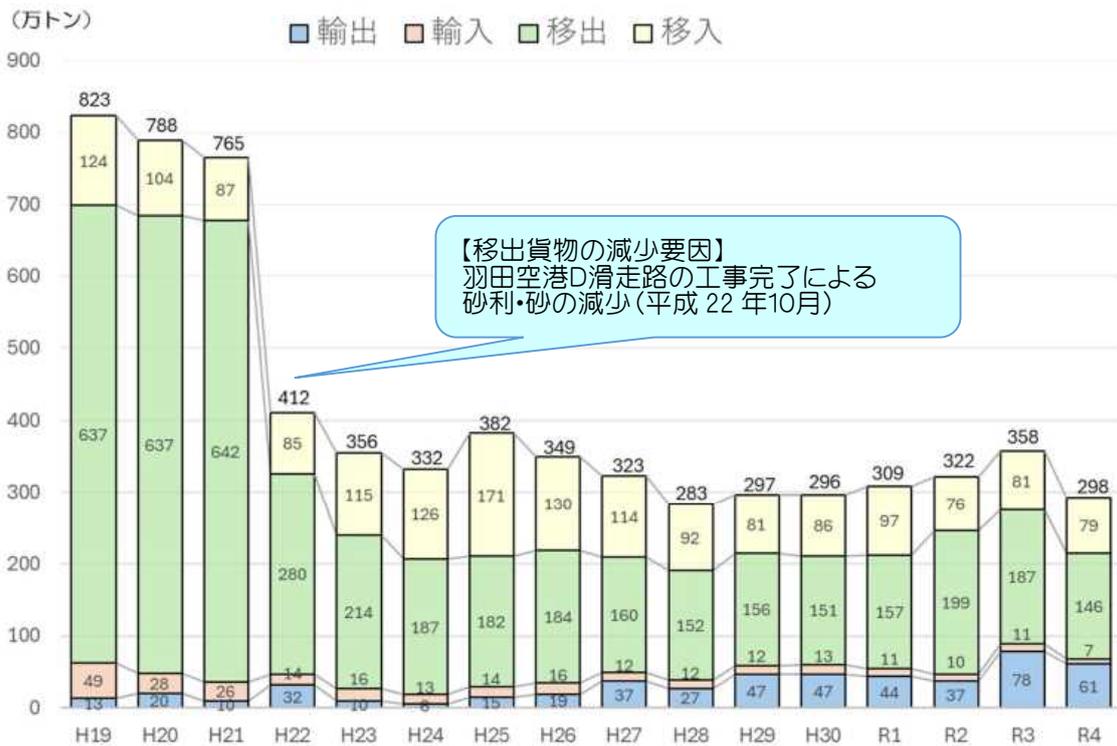
出典：千葉県港湾統計年報より作成

図 2-1-6 木更津港取扱貨物の公専別構成比(令和 5 年)

① 公共貨物

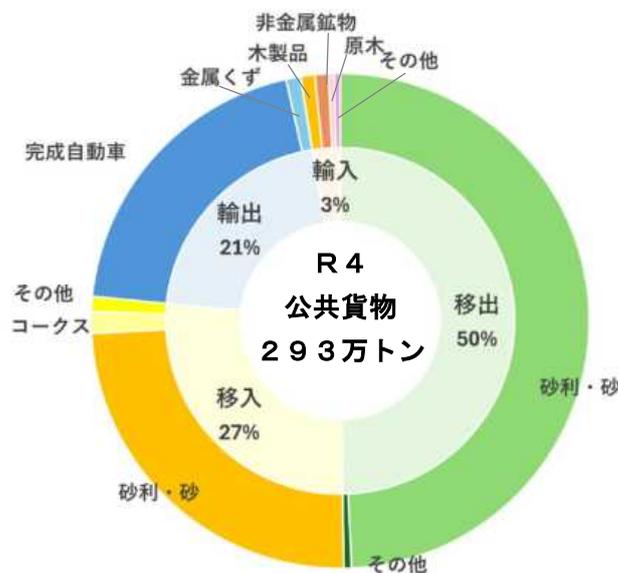
令和 4 年における公共貨物は、木更津港全体の4.9%を占めており、既定計画の基準年である平成 19 年から525万トン減少し、298万トンの取扱いとなっています。

公共貨物は、「砂利・砂」の移出・移入を中心に安定的に推移し、木更津港全体の約 75%を占める木更津港の主要貨物となっています。



出典:千葉県港湾統計年報より作成

図 2-1-7 輸移出入別公共取扱貨物量の推移



出典:千葉県港湾統計年報より作成

図 2-1-8 公共貨物の輸移出入別及び品目別構成比(令和 4 年)

② 専用貨物

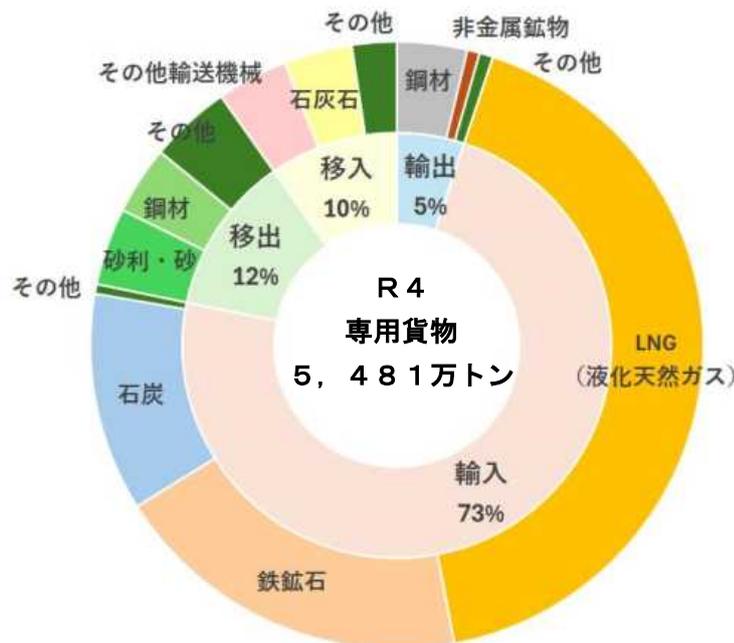
令和 4 年における専用貨物は、木更津港全体の95.1%を占めており、平成 25 年をピークに減少傾向で推移し、令和 4 年は 5,481万トンの取扱いとなっています。

専用貨物は輸入が 73%を占めており、「LNG」、「鉄鉱石」、「石炭」が主要貨物となっています。

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和 2 年の貨物量は減少しましたが、令和 3 年からは回復傾向にあります。



図 2-1-9 輸移出入別専用取扱貨物量の推移



出典:千葉県港湾統計年報より作成

図 2-1-10 専用貨物の輸移出入別及び品目別構成比(令和 4 年)

(3)取扱品目の特徴

全国における木更津港の取扱貨物の状況

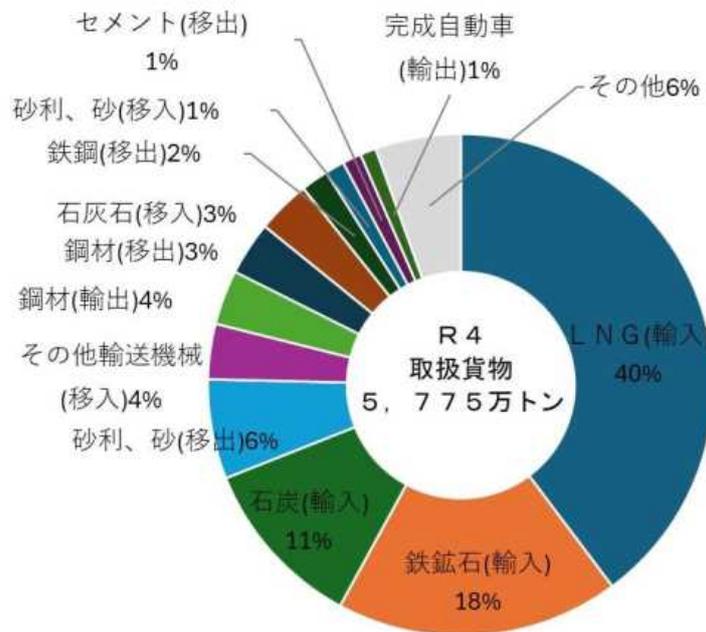
令和4年における木更津港の総取扱貨物量は、全国13番目と全国的に取扱量が多い港湾です。

取扱品目別では、砂利・砂(移出1位)、中古自動車(輸出6位)、液化天然ガス(LNG)(輸入1位)、製鉄関連貨物の鉄鉱石(輸入6位)、石炭(輸入6位)、鋼材(移出5位)、石灰石(移入5位)が上位に位置しています。

表 2-1-1 木更津港上位シェア主要品種別貨物量(令和4年)

品目名	輸移出入	貨物量	全国順位	備考
総貨物量	輸移出入	5,775 万トン	13 位	
砂利・砂	移出	370 万トン	1 位	
中古自動車	輸出	9.5 万台	6 位	財務省貿易統計
液化天然ガス(LNG)	輸入	2,297 万トン	1 位	
鉄鉱石	輸入	1,048 万トン	6 位	製鉄関連貨物
石炭	輸入	637 万トン	6 位	
鋼材	移出	199 万トン	5 位	
石灰石	移入	198 万トン	5 位	

出典:港湾統計(年報)令和4年(国土交通省)、財務省貿易統計令和4年(財務省)より作成



出典:千葉県港湾統計年報より作成

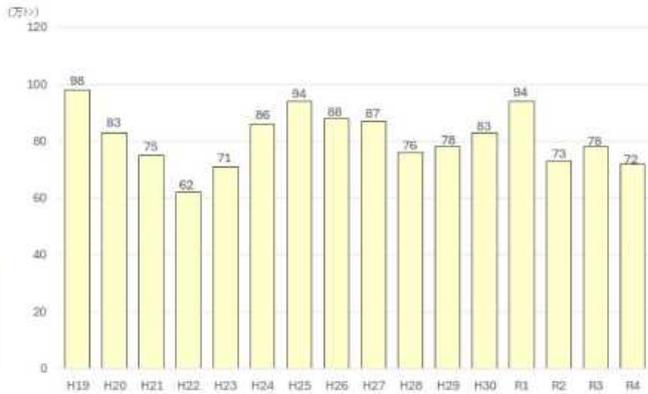
図 2-1-11 木更津港上位シェア品目別・輸移出入別構成比(令和4年)

① 砂利・砂

砂利・砂の移出貨物量は、平成 20 年 10 月に羽田空港 D 滑走路の工事が完了したことにより減少しましたが、それ以降は横ばいで推移しています。



出典:千葉県港湾統計年報より作成

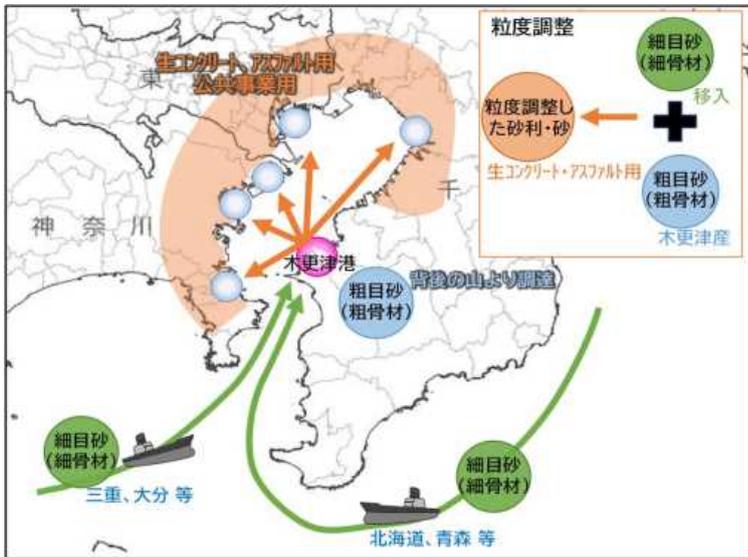


出典:千葉県港湾統計年報より作成

図 2-1-12 移出砂利・砂取扱貨物量の推移(公専合計)

図 2-1-13 移入砂利・砂取扱貨物量の推移(公専合計)

木更津港の砂利・砂は、コンクリートなどの用途として約 8 割が東京湾内の港湾へ出荷され、首都圏の公共事業、土木・建設工事等へ貢献しています。



出典:国土地理院「地理院地図」に情報を追加し作成

図 2-1-14 木更津港における砂利・砂取扱イメージ

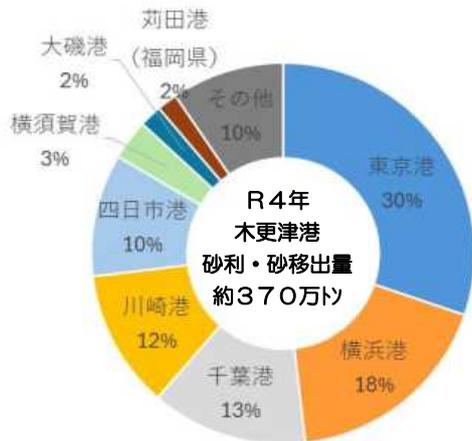
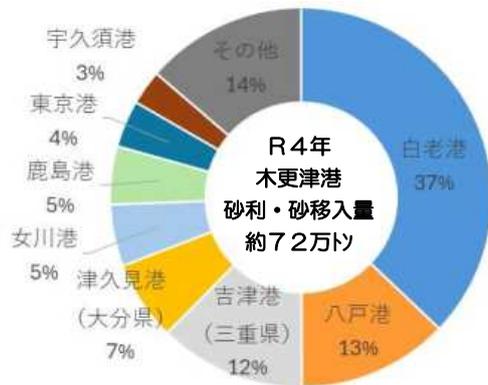


図 2-1-15 移出砂利・砂の仕向港構成比



出典:千葉県港湾統計年報より作成

図 2-1-16 移入砂利・砂の仕出港構成比

② 中古自動車

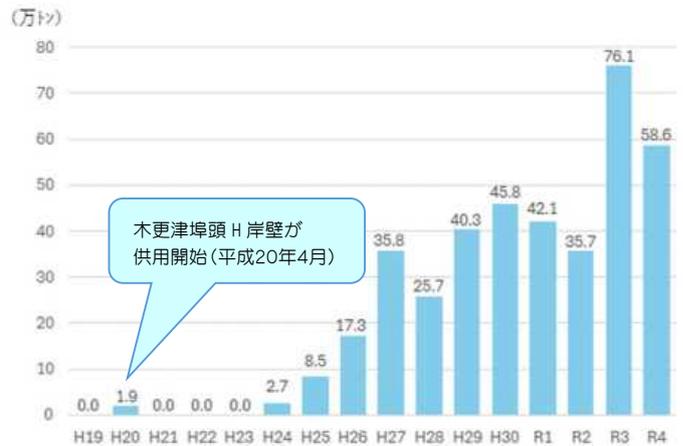
東日本の港湾において木更津港の中古自動車の取扱量は、横浜港、川崎港に次いで3番目の輸出货量であり、中古自動車の輸出拠点となっています。

近年、中古自動車の取扱貨物量は増加しており、令和3年に76.1万トンの取扱いとなり過去最高を記録しました。

表 2-1-2 東日本の港湾における中古自動車輸出货量ランキング(令和4年)

順位	港湾名	輸出货量(台)	シェア
1	横浜港	213,497	49.8%
2	川崎港	104,699	24.4%
3	木更津港	94,918	22.2%
4	茨城港 (日立港区)	15,372	3.6%

出典:数字でみる港湾 2023 より作成



出典:千葉県港湾統計年報より作成

図 2-1-17 中古自動車の取扱貨物量の推移(公共輸出)

中古自動車の輸出先はアフリカ(タンザニア他)、欧州(ロシア他)、大洋州(ニュージーランド他)、中東、東南アジア、中南米など、世界各地へ輸送されています。



出典:国土地理院「地理院地図」に情報を追加し作成

図 2-1-18 木更津港における中古自動車の仕向地(令和4年実績)



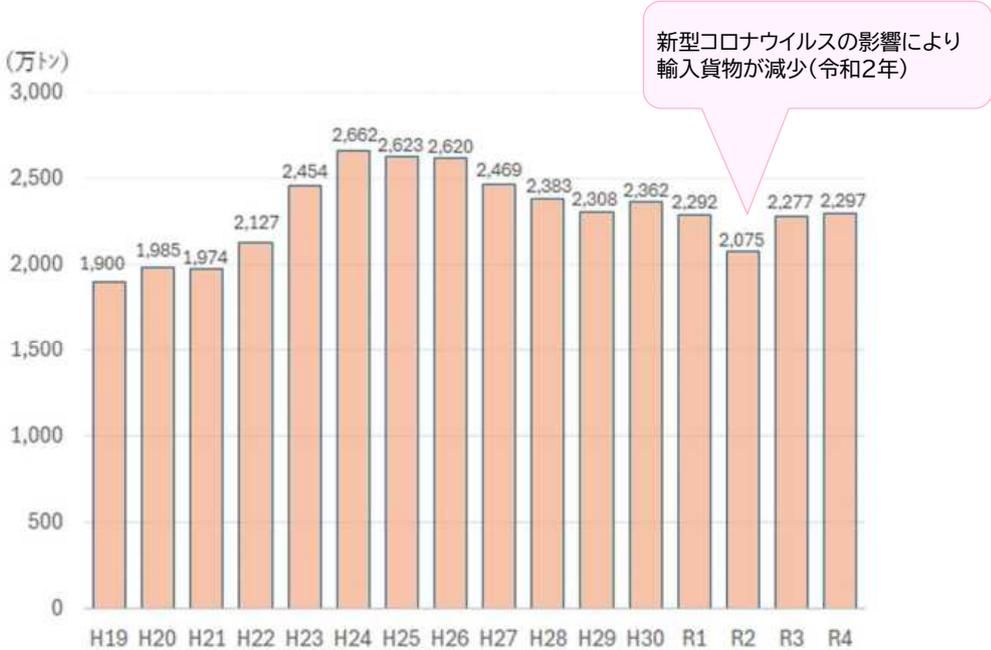
出典:千葉県港湾統計年報より作成

図 2-1-19 中古自動車の仕向地別構成比(令和4年実績)

③ 液化天然ガス(LNG)

東京湾内の港湾における液化天然ガス(LNG)の輸入量は、木更津港が最も多く首都圏の輸入拠点となっています。

液化天然ガス(LNG)の取扱貨物量は、令和2年に新型コロナウイルス感染症拡大の影響で減少しましたが、令和4年には2,297万トンと回復傾向にあります。



出典:千葉県港湾統計年報より作成

図 2-1-20 液化天然ガス(LNG)取扱貨物量の推移(専用輸入)

木更津港富津地区には、国内最大級の火力発電所と LNG 基地である株式会社 JERA が立地しています。調達した液化天然ガス(LNG)は、ガス導管を通じて千葉県内の発電所へ供給され、東西連係ガス導管により対岸の発電所との連携も行っています。



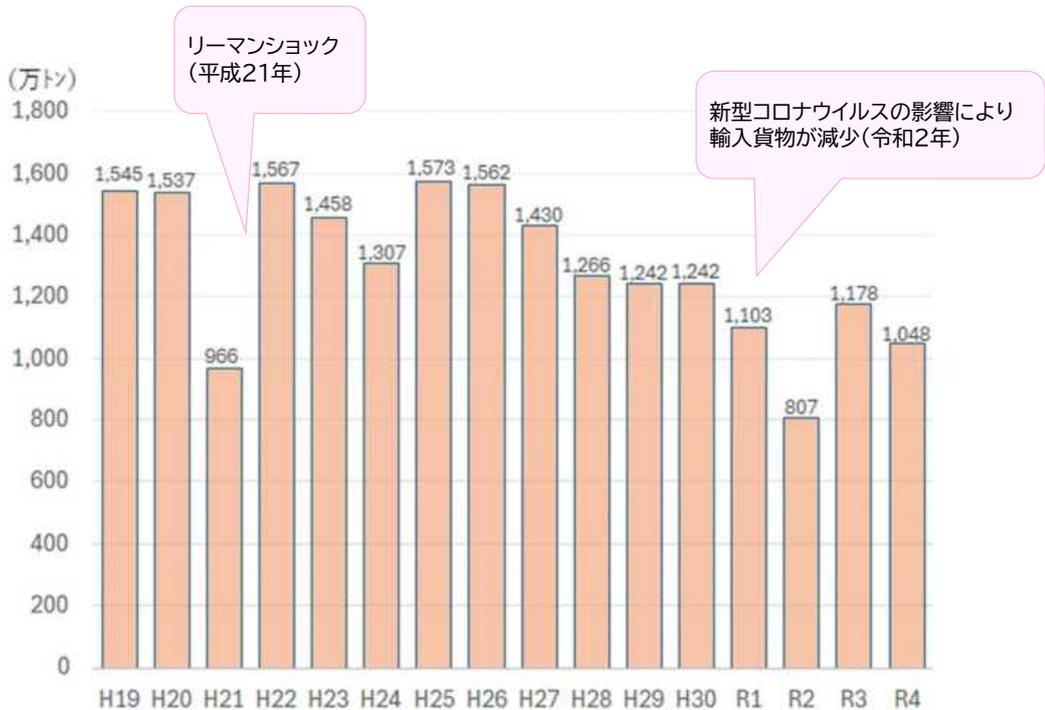
出典:GEOSPACE、各電力会社 HP、数字でみる港湾 2022 より作成

図 2-1-20 液化天然ガス(LNG)取扱貨物量の推移(専用輸入)

④ 鉄鉱石

東日本における鉄鉱石の取扱量は、木更津港が最も多く鉄鉱石の輸入拠点となっています。

鉄鉱石の取扱貨物量は、令和 2 年に新型コロナウイルス感染症拡大の影響で減少しましたが、令和4年には 1,048万トンと回復傾向にあります。

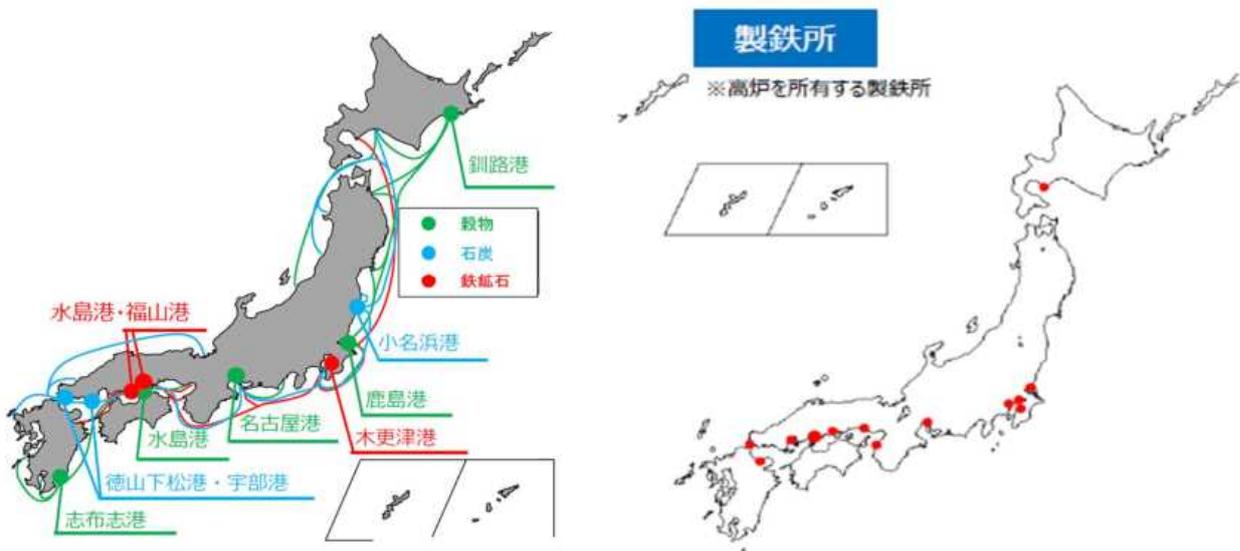


出典:千葉県港湾統計年報より作成

図 2-1-22 鉄鉱石取扱貨物量の推移(専用輸入)

木更津港は鉄鉱石の安定的かつ安価な海上輸送の実現、国際競争力の強化を図るため、「国際バルク戦略港湾」に選定されています。

木更津港には平成 25 年以降、40 万 DWT 級(20 万 GT)の超大型鉄鉱石運搬船が入港しており、船舶の大型化が進んでいます。



出典:国際バルク戦略港湾施策等について(国土交通省)

図 2-1-23 日本における国際バルク戦略港湾(左図)及び高炉製鉄所の位置図(右図)

⑤ 原木・木製品

木製品(単板、合板等)、原木(丸太)の取扱貨物量の推移は対照的であり、原木は減少傾向、木製品は増加傾向にあります。これは集成材(合板)需要の拡大や最終製品化の伸張による原材料から製品への転換が主な要因と考えられます。

木更津港はロシアからの輸入割合が高く、ロシア・ウクライナ情勢によるロシアからの輸入禁止措置により、令和4年より丸太及び単板の輸入が禁止されました。これにより、令和4年は木製品の輸入が大幅に減っています。

【原木】

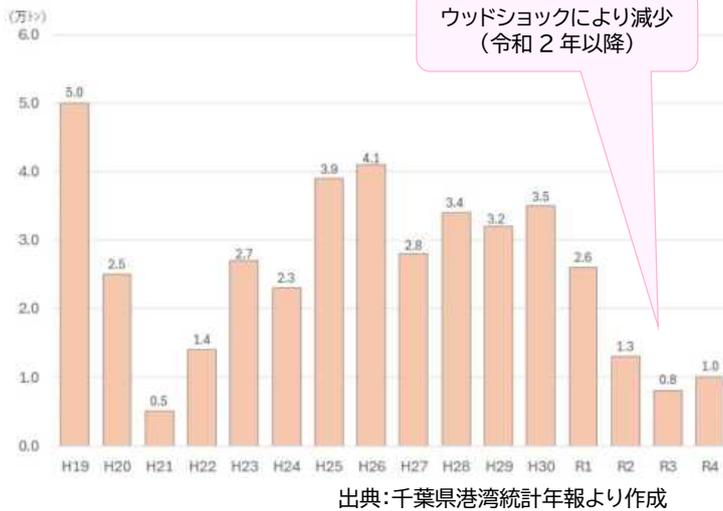


図 2-1-24 原木取扱貨物量の推移(公共輸入)

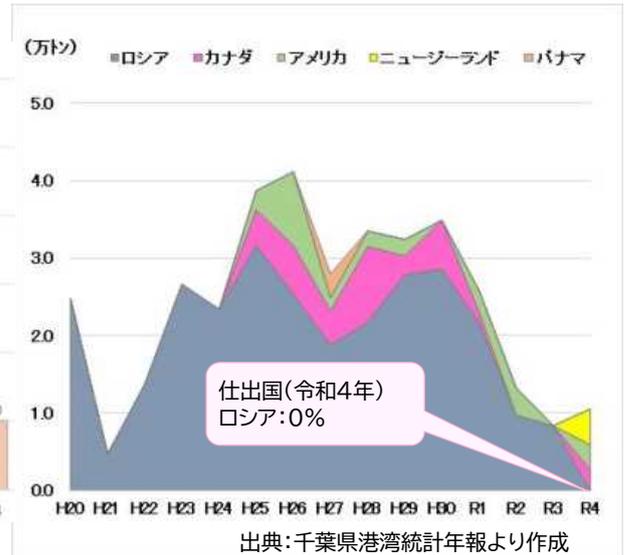


図 2-1-25 原木国別輸入先の推移

【木製品】



図 2-1-26 木製品取扱貨物量の推移(公共輸入)

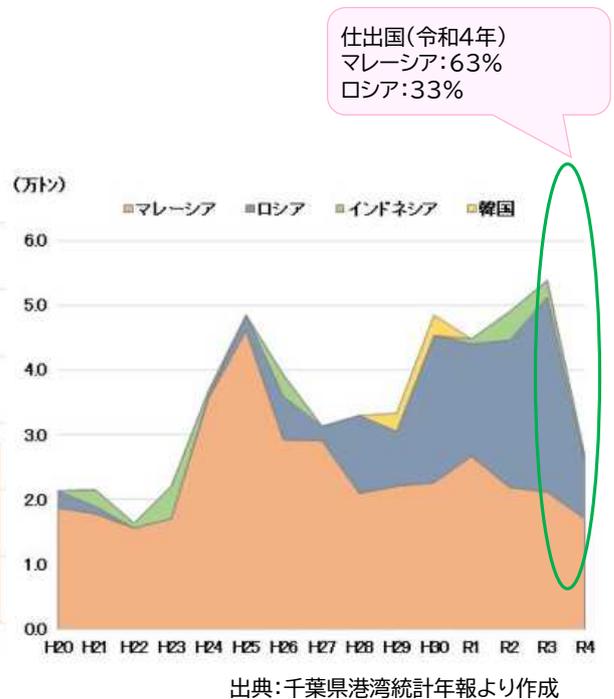


図 2-1-27 木製品国別輸入先の推移

2-1-3 木更津港の特徴

(1) 港湾の立地状況

① 近隣港との比較

木更津港について、東京湾内に立地している主要港(千葉港・東京港・川崎港・横浜港・横須賀港)と比較してみると、東京湾内における重要港湾として「首都圏における砂利・砂の移出拠点」、「中古自動車の輸出拠点」、「鉄鋼、エネルギーの一大拠点」という特徴があります。



図 2-1-28 東京湾内に立地している主要港の主な特徴

②海上輸送

東京湾口から木更津港までの海上距離は 24 マイル(海里)であり、東京湾内港湾のうち 3 番目に短いという特徴があります。なお、木更津港から東京湾内各港までの海上距離は 40 km圏内となっています。

表 2-1-3 木更津港から東京湾内各港までの海上距離

港名	千葉港	東京港	川崎港	横浜港	横須賀港
海上距離	39km	37km	24km	24km	35km

出典:距離表(海上保安庁)より作成



出典:国土地理院「地理院地図」をもとに距離表(海上保安庁)の情報を追記して作成

図 2-1-29 東京湾口からの海上距離と所要時間

③ 陸上輸送

木更津港の背後地域には、「東京湾アクアライン」や「館山自動車道」、「圏央道(首都圏中央連絡自動車道)」、「京葉道路」等の高速道路が整備されています。東京国際空港(羽田空港):31分、成田国際空港:52分、千葉県館山市:34分、埼玉県さいたま市:1 時間 17 分と東京方面、千葉県南部、北関東方面など道路交通網の充実により利便性の高い立地となっています。

表 2-1-4 木更津南部地区公共ふ頭からの距離・所要時間・料金

主要都市	最寄りIC	経路	IC間		高速料金 (特大型・ETC2.0料金)
			陸上距離	通常時間	
群馬県前橋市	前橋	館山自動車道-東京湾アクアライン-首都高-外環-関越自動車道	165.1km	2時間25分	14,510円
栃木県宇都宮市	鹿沼	館山自動車道-東京湾アクアライン-首都高-東北自動車道	175.5km	2時間6分	16,110円
茨城県水戸市	水戸	館山自動車道-京葉道路-東関東自動車道-外環-常磐自動車道	156.1km	1時間59分	14,630円
埼玉県さいたま市	浦和南	館山自動車道-東京湾アクアライン-首都高	77.0km	1時間17分	8,210円
東京都新宿区	新宿	館山自動車道-東京湾アクアライン-首都高	59.7km	56分	6,630円
東京国際空港	空港中央	館山自動車道-東京湾アクアライン-首都高	36.1km	31分	4,530円
神奈川県横浜市	本牧ふ頭	館山自動車道-東京湾アクアライン-首都高	47.1km	38分	4,980円
千葉県千葉市	松ヶ丘	館山自動車道-京葉道路	39.7km	27分	3,120円
千葉県茂原市	茂原長柄スマート	館山自動車道-圏央道	41.8km	36分	3,280円
千葉県館山市	富浦	館山自動車道-富津館山道路	44.2km	34分	3,920円
成田国際空港	新空港	館山自動車道-京葉道路-東関東自動車道-新空港自動車道	81.4km	52分	6,690円

※1 距離・所要時間・料金の検索：E-NEXCOドライブプラザによる  
 ※2 木更津南ICから、各主要都市の市役所等最寄りICまでの距離・所要時間・料金を表示（2023年8月1日8:00出発）

出典:PORT of KISARAZU (令和 5 年 10 月発行)



出典:国土地理院「地理院地図」をもとに Map Fan 調べによる経路情報を記載して作成

図 2-1-30 木更津南部地区公共ふ頭から関東主要都市及び国際空港までの経路

(2)道路アクセス状況

木更津南部地区公共ふ頭の背後には、国道 16 号や県道 90 号木更津富津線が通り、最寄りの高速道路 IC 及び有料道路 IC までの所要時間は、以下のとおりとなっています。

- ・木更津南部地区公共ふ頭～木更津南 IC:6.0km(所要時間:約 8 分)
- ・木更津南部地区公共ふ頭～袖ヶ浦 IC:10.0km(所要時間:約 15 分)
- ・富津地区公共ふ頭～木更津南 IC:9.7km(所要時間:約 13 分)



出典:NEXCO 東日本 ドラぷらより作成

図 2-1-31 木更津南部地区公共ふ頭及び富津地区公共ふ頭から高速道路 IC・有料道路 IC までの経路

(3) 立地産業の状況

① 京葉臨海工業地帯のエネルギー供給拠点

京葉臨海工業地帯には 100 万 kW 以上の火力発電所が 6 か所立地しており、関東圏及び東日本のエネルギー供給を担っています。

そのうち木更津港背後に立地する富津火力発電所は、国内最大級の発電所であり、安定した電力供給及び千葉県や神奈川県内の発電所へ燃料を供給するなど、首都圏各地へのエネルギー安定供給の一翼を担っています。

【LNG 火力発電所】

- 最大出力:合計 1,862.1万 kW ※京葉臨海工業地帯合計 (JERA 火力発電所の 28%) ※運転開始予定も含む

【石炭火力発電所】

- 最大出力:合計 115.3 万 kW

【LNG】

- 貯蔵能力:合計 402 万 kL ※京葉臨海工業地帯合計 (全国シェア:18.5%、令和4年現在)※計画中也含む



出典:富津火力発電所(株JERA)



出典:国土地理院「地理院地図」をもとに、数字でみる港湾 2022、発電所一覧(株JERA)、火力発電所(東京電力ホールディングス株)、石油・天然ガス資源情報(独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構)による情報を記載して作成

図 2-1-32 京葉臨海工業地帯におけるエネルギー供給拠点

②京葉臨海工業地帯の一翼を担う木更津港

京葉臨海工業地帯は日本有数の素材型産業の集積地であり、木更津港背後には製鉄業が立地し、日本の鉄鋼生産の一翼を担っています。

京葉臨海工業地帯では、「京葉臨海コンビナートカーボンニュートラル推進協議会」が設置され、各企業が脱炭素へ向け一体となって取組んでいます。

【鉄鋼】

- 粗鋼生産量:合計865.6万トン/年（全国シェア:9.9%、令和4年度実績）



出典:国土地理院「地理院地図」をもとに、PORT of CHIBA(令和5年10月発行)、PORT of KISARAZU(令和5年10月発行)、令和4年度全国粗鋼生産量((一社)日本鉄鋼連盟、東日本製鉄所(日本製鉄株))の情報を記載して作成

図 2-1-33 京葉臨海工業地帯における粗鋼生産拠点

【石油化学】

- 原油処理能力:合計 63.9 万バレル/日 (全国シェア:19.2%、令和 4 年度実績)
- エチレン生産能力:合計 209.7 万トン/年 (全国シェア:34%、令和 3 年実績)



出典:国土地理院「地理院地図」をもとに、製油所の所在地と原油処理能力 令和 5 年 3 月末現在(石油連盟)、石油化学コンビナート所在地およびエチレンプラント生産能力 令和 4 年 7 月現在(石油化学工業協会)の情報を記載して作成

図 2-1-34 京葉臨海工業地帯における石油化学供給拠点

## 2. 木更津港の現状と課題

### (4)にぎわい空間の整備状況(緑地・商業施設等)

木更津港周辺には公園等の緑地、商業施設等のにぎわい空間が整備されています。「みなとオアシス」や「海の駅」が指定されるなど、吾妻地区の中心には多くのにぎわい空間が整備され、地域振興に向けた交流拠点として機能しています。



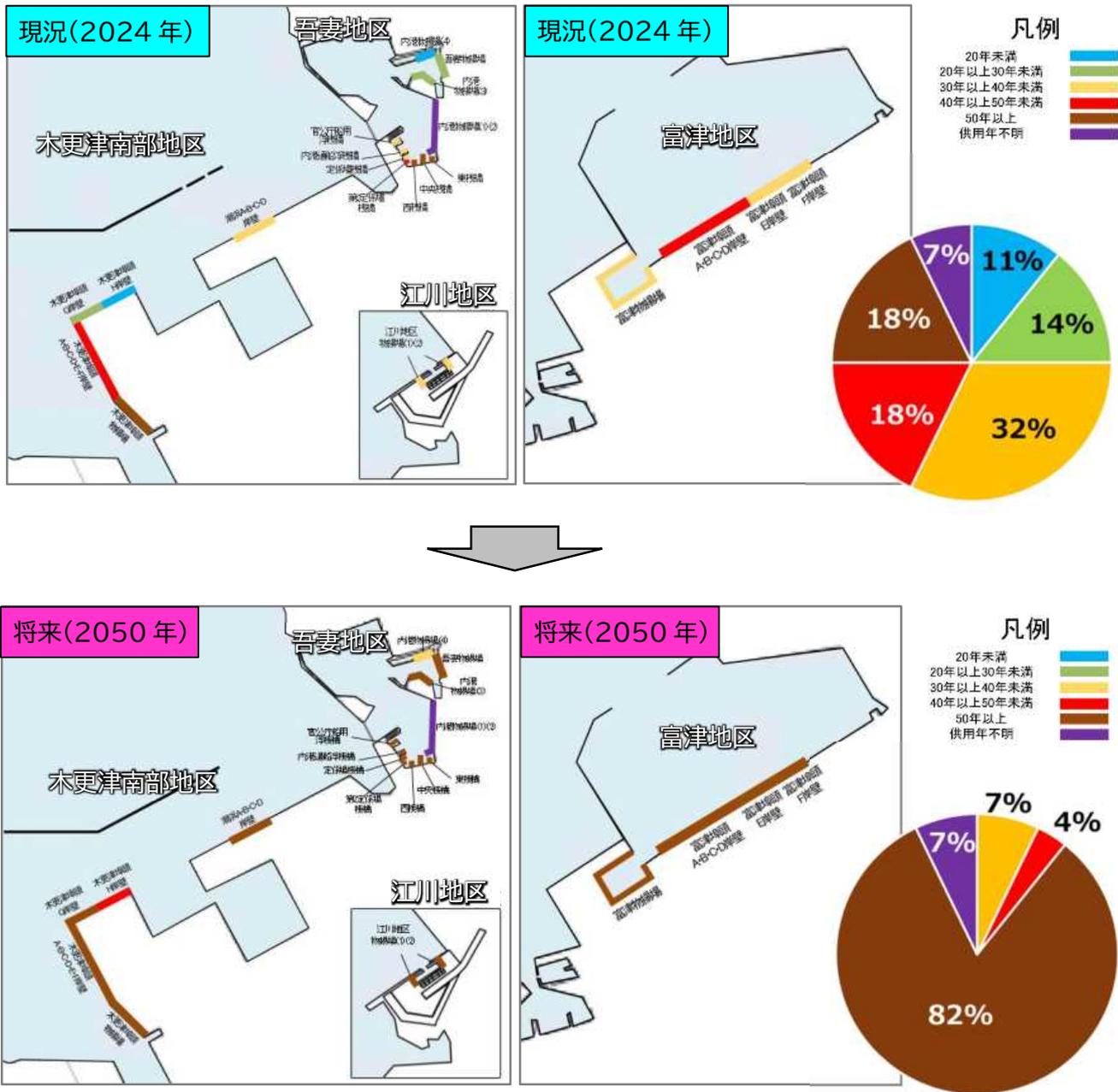
出典:GEOSPACE より作成

図 2-1-35 木更津港周辺における緑地・商業施設等の立地状況

(5) 港湾施設の老朽化状況

港内の港湾施設(公共)は、現況の利用を 2050 年まで継続した場合、約 9 割の施設が供用後 50 年以上となります。既定計画及び今後の港湾計画改訂による一部施設の廃止を進めつつ、既存施設の老朽化対策が重要となります。

研究が進む情報通信技術等を活用しつつ、計画的に点検診断を実施し、適切な時期に予防対策を講じることにより港湾施設を維持していく必要があります。



※令和6年度(2024年)を基準とした供用年数

図 2-1-36 港湾施設の経年状況(木更津南部地区・吾妻地区・江川地区・富津地区)

(6) 観光・交流の取組状況

① にぎわい空間の創出

平成 22 年 3 月に供用開始した「内港公園」は木更津市の中心市街地に接する臨海広場で、「みなとオアシス木更津」を構成する施設の1つでもあり、イベント時の交流スペースとして活用されています。



図 2-1-37 みなとオアシス木更津



出典:PORT of KISARAZU(令和元年 10 月発行)

図 2-1-38 木更津港まつり(8月)



出典みなとオアシス(国土交通省関東地方整備局)より抜粋

図 2-1-39 内港公園利用者の様子



出典みなとオアシス(国土交通省関東地方整備局)より抜粋

図 2-1-40 KISARAZU PARK BAY FESTIVAL(9月)



出典みなとオアシス(国土交通省関東地方整備局)より抜粋

図 2-1-41 海を学ぶ体験事業



出典みなとオアシス(国土交通省関東地方整備局)より抜粋

図 2-1-42 中の島公園

## 2. 木更津港の現状と課題

木更津市ではパークベイプロジェクトの推進を図っており、基本構想に位置づけた「みなとまち木更津再生プロジェクト」の具現化に向けて、木更津発展のシンボルであるみなとを活かして、にぎわいや活力に満ちた、みなとまち木更津の再生を目指しています。

令和4年3月には鳥居崎海浜公園がリニューアルオープンし、内港周辺の公園が持つ特色を活かしながら、食・ウェルネス・レジャー・文化をそれぞれのテーマとし、民間事業者からの意見や新たな提案の把握などを行い、官民連携による交流拠点の創出を目指しています。

木更津南部地区には都市機能用地が位置づけられており、大規模商業施設(イオンモール木更津)が立地しています。



出典：鳥居崎海浜公園公式サイト(木更津市)

図 2-1-43 鳥居崎海浜公園



出典：パークベイプロジェクト(木更津市)

図 2-1-44 パークベイプロジェクトの取組状況



出典：GEOSPACE より作成

図 2-1-45 港湾区域内における商業施設

②クルーズ船の寄港

木更津港へのクルーズ船の寄港は、毎年 1 回程度の実績があり、直近では令和6年に「につぼん丸」が入港しています。なお、これまで外航船の寄港実績はありません。

木更津南部地区木更津心頭 G・H 岸壁における係船曲柱 19 基のうち、G 岸壁 4 基、H 岸壁 6 基の計 10 基の付け替えと、新たに直柱を 2 基設置したことにより、現在では 16 万 GT 級の大型クルーズ船の接岸が可能となっています。

表 2-1-5 木更津港におけるクルーズ船の寄港実績

寄港日	船名	接岸場所	全長 (m)	喫水 (m)	乗船者数 (人)	備考
H29年9月18日～9月19日	ばしふいっくびいなす	木更津埠頭H岸壁	183.4	6.5	532	木更津市内253名、千葉県内170名、関東圏内101名、関東圏外8名
H30年11月9日	ばしふいっくびいなす	木更津埠頭H岸壁	183.4	6.5	532	木更津市内156名、近隣3市39名、千葉県内54名、千葉県外37名、その他185名
R1年9月20日	ばしふいっくびいなす	木更津埠頭H岸壁	183.4	6.5	441	
R2年9月25日 (新型コロナにより中止)	ばしふいっくびいなす	-	-	-	-	-
R4年12月4日	につぼん丸	木更津埠頭H岸壁	166.6	6.6	250	
R6年1月17日	につぼん丸	木更津埠頭H岸壁	166.6	6.6	340	

出典：木更津市経済部観光振興課提供資料より作成



出典：クルーズ船接岸へ向け係船柱改良・新設((一社)日本埋立浚渫協会)

図 2-1-46 係船直柱を据え付ける様子

図 2-1-47 木更津港に入港したばしふいっくびいなす

③盤洲干潟における潮干狩り

木更津港内では、毎年 3 月～7 月頃にかけて中の島公園及び江川海岸潮干狩場にて潮干狩りを楽しむことができ、自然を満喫できるレジャーとなっています。



出典:GEOSPACE より作成

図 2-1-48 木更津港内における潮干狩り場所



出典:PORT of KISARAZU(令和5年 10 月発行)

図 2-1-49 中の島公園における潮干狩りの様子



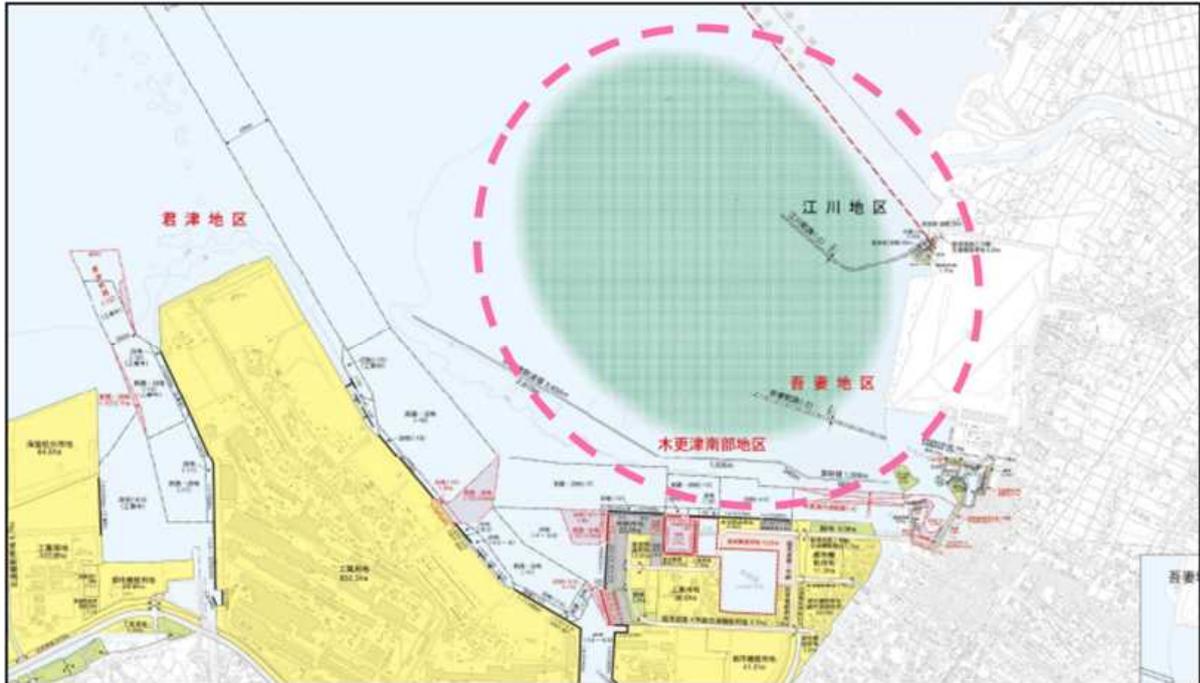
出典:PORT of KISARAZU(令和 2 年 10 月発行)

図 2-1-50 江川海岸潮干狩場における潮干狩りの様子

(7) 自然環境の状況

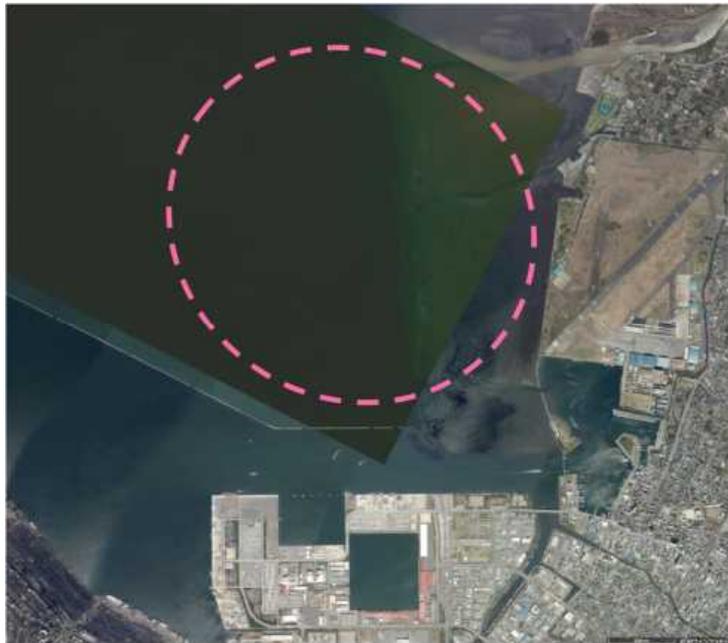
木更津港港湾計画には「自然的環境を保全する区域」が定められており、このエリアにおいては自然的環境の保全(盤洲干潟の保全)を実施していくこととしています。

木更津港内の盤洲干潟は、重要湿地 500 に指定される、広さ約 1,400ha の砂干潟となります。



出典:木更津港港湾計画図(平成 25 年 12 月時点)より作成

図 2-1-51 自然的環境を保全する区域



出典:GEOSPACE より作成

図 2-1-52 木更津港内における盤洲干潟

## 2. 木更津港の現状と課題

盤洲干潟では木更津市を中心とした清掃活動が実施されており、干潟の保全活動が行われています。また、「自然観察会」、「干潟観察会」、「海洋プラスチックや環境保全に関する展示」等の海洋環境学習に関する取組も実施されています。



出典：盤洲干潟クリーン作戦(木更津市)

図 2-1-53 盤洲干潟クリーン作戦の様子



出典：盤洲干潟クリーン作戦(木更津市)

図 2-1-54 クリーン作戦で集められたごみ



出典：盤洲干潟クリーン作戦(木更津市)

図 2-1-55 自然観察会



出典：盤洲干潟クリーン作戦(木更津市)

図 2-1-56 環境保全に関する展示



### 【災害での活用例】

記録的な暴風雨となり、広範囲で長期にわたる停電や断水の被害をもたらした令和元年台風 15 号では、木更津南部地区(木更津南部地区木更津ふ頭 G 岸壁等)や富津地区において、海上保安庁の巡視船や練習船「青雲丸」などの船舶による入浴、洗濯、充電、給水の支援が行われました。



図 2-1-58 練習船「青雲丸」による災害支援の様子

## 2-1-4 地区別利用状況

木更津港は「江川地区」、「吾妻地区」、「木更津南部地区」、「君津地区」、「富津地区」の 5 地区で構成されています。

貨物の取扱いを行う公共岸壁は、木更津南部地区及び富津地区に位置し、砂利・砂、完成自動車、原木・木製品等を中心に取り扱っています。専用岸壁は君津地区、富津地区に位置し、鉄鋼石、石炭、鋼材、液化天然ガス(LNG)等が主要な取扱貨物となっています。

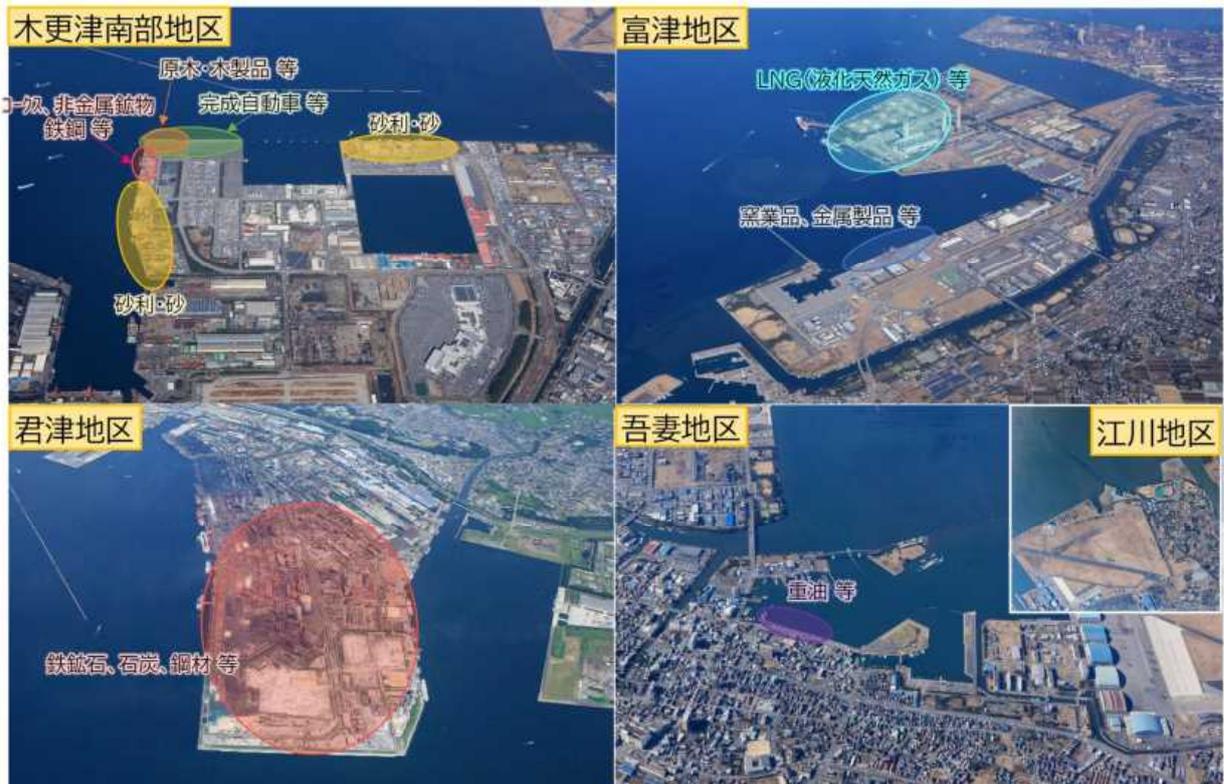


図 2-1-59 木更津港地区別の貨物取扱状況

(1)江川地区

江川地区前面の海域は、東京湾に残された貴重な干潟である「盤州干潟」が広がっており、港湾計画においても「自然的環境を保全する区域」として位置づけられています。

また、江川地区には、小型船だまりが整備され、漁船等が係留しています。



図 2-1-60 土地利用の変化(江川地区)



出典:木更津港港湾区域の変更(H25.12)

図 2-1-61 盤州干潟



出典:PORT of KISARAZU(令和 2年 10月発行)

図 2-1-62 潮干狩りの様子



出典:木更津港港湾区域の変更(H25.12)

図 2-1-63 盤州干潟の海苔養殖

(2) 吾妻地区

平成 22 年 3 月に供用開始した「内港公園」は木更津市の中心市街地に接する臨海広場で、「みなとオアシス木更津」を構成する施設の1つでもあり、イベント時の交流スペースとして活用されています。

平成 29 年 10 月には内港北公園が供用開始し、令和 4 年 3 月には鳥居崎海浜公園がリニューアルされ、毎年 8 月に開催される「木更津港まつり(花火大会)」では、内港公園とあわせて多くの見物客でにぎわいを見せるなど、地域振興に向けた交流拠点として機能しています。



図 2-1-64 土地利用の変化(吾妻地区)

(3)木更津南部地区

木更津南部地区は、「砂利・砂」の取扱拠点として利用されていますが、水面貯木場は、平成 29 年 3 月以降利用が休止となっています。理由として、木材の輸入形態が原木から製品へ移行したことが考えられます。

平成 20 年 4 月には、木更津ふ頭 H 岸壁が供用開始し、中古自動車の取扱いが開始され、現在は多くのモータープールが設けられています。周辺には商業施設が建設され、土地利用が進んでいます。



図 2-1-65 土地利用の変化(木更津南部地区)

## 2. 木更津港の現状と課題

木更津ふ頭 H 岸壁には毎年 1 隻の頻度でクルーズ船(邦船)が寄港しており、令和 4 年には「にっぽん丸」が初寄港し、木更津港発着伊勢神宮クルーズが実施されました。「にっぽん丸」の寄港に際して、ブラスバンド演奏等の歓送迎のイベントを実施するなど、クルーズ船の誘致に取り組んでいます。

表 2-1-6 木更津港におけるクルーズ船の寄港実績

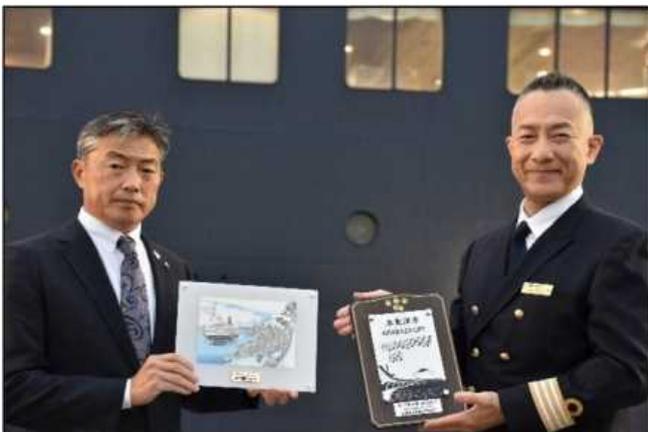
寄港日	船名	接岸場所	全長(m)	喫水(m)	乗船者数(人)	備考
H29年9月18日~9月19日	ばしふいっくびいなす	木更津埠頭H岸壁	183.4	6.5	532	木更津市内253名、千葉県内170名、関東圏内101名、関東県外8名
H30年11月9日	ばしふいっくびいなす	木更津埠頭H岸壁	183.4	6.5	532	木更津市内156名、近隣3市39名、千葉県内54名、千葉県外37名、その他185名
R1年9月20日	ばしふいっくびいなす	木更津埠頭H岸壁	183.4	6.5	441	
R2年9月25日 (新型コロナにより中止)	ばしふいっくびいなす	-	-	-	-	-
R4年12月4日	にっぽん丸	木更津埠頭H岸壁	166.6	6.6	250	
R6年1月17日	にっぽん丸	木更津埠頭H岸壁	166.6	6.6	340	

出典:木更津市経済部観光振興課提供資料より作成



提供:木更津市経済部観光振興課提供

図 2-1-66 令和 4 年入港にっぽん丸着岸の様子(木更津ふ頭 H 岸壁)



提供:木更津市経済部観光振興課提供



提供:木更津市経済部観光振興課提供

図 2-1-67 にっぽん丸歓送迎等の様子

(4) 君津地区

木更津港には平成 25 年以降、40 万 DWT 級(20 万 GT)の超大型鉄鉱石運搬船が入港しており、船舶の大型化が進んでいます。

鉄鉱石運搬船においては、平成 26 年以降、12 万 GT 以上の入港が増加しており、輸送費低減に向けた取組がされています。

表 2-1-7 鉄鉱石運搬船の船型別入港隻数

鉄鉱石運搬船 総トン数	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
~40,000GT	5	1	4	4	1	2			1	3	1			1	1
40,000GT~80,000GT	10	5	12	6		2				6	8	16	7	4	9
80,000GT~100,000GT	53	33	57	48	55	57	54	45	37	34	36	25	24	32	22
100,000GT~120,001GT	64	45	61	61	49	55	40	35	44	46	42	51	32	46	27
120,000GT~160,000GT	4	2	1	6	9	7	25	22	18	18	18	18	23	26	33
160,000GT~200,000GT	1	2	4	4	2	9	4	4	1	2	4	2	1	2	3
200,000GT~	1						2	3	6	3	2	1	1		
合計	138	88	139	129	116	132	125	109	107	112	111	113	88	111	95
平均船型(GT/隻)	97,371	99,624	97,653	100,146	102,760	105,167	111,054	112,397	113,293	107,079	107,576	102,626	107,401	107,201	107,441

千葉県港湾統計データより作成

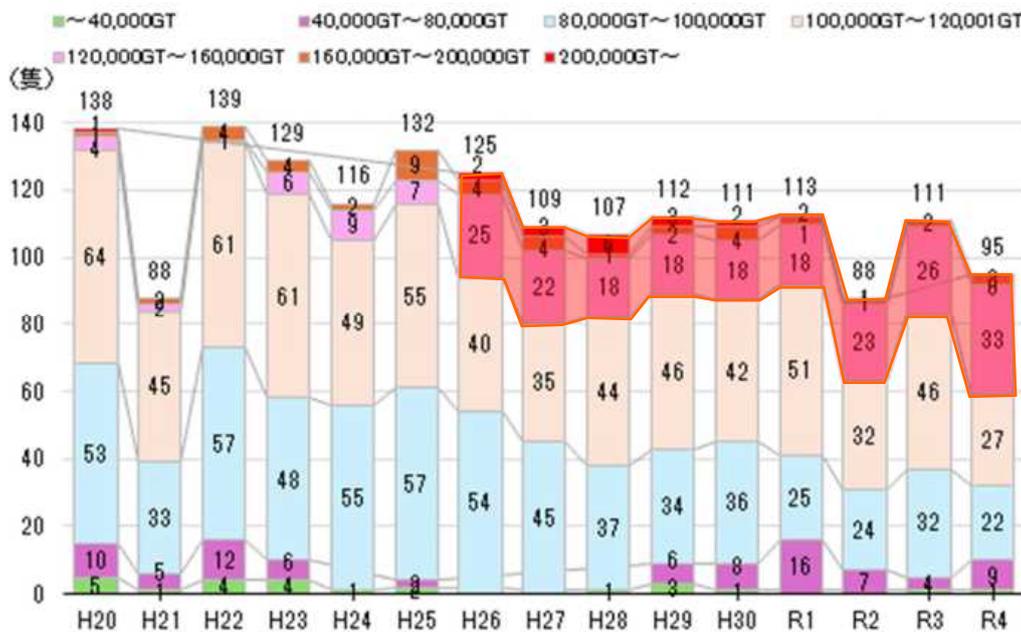


図 2-1-68 鉄鉱石運搬船の船型別入港隻数の推移



出典:木更津市 HP

図 2-1-69 超大型鉄鉱石運搬船「Vale Brasil(ヴァーレ・ブラジル)」平成 25 年 1 月に木更津港入港

(5) 富津地区

富津地区における取扱貨物量は、平成 21 年をピークに減少し、令和 4 年は 4 千トンと低い利用状況となっています。

港湾関連用地は中古自動車のモータープール、埠頭用地は港湾工事の海上輸送拠点として利用されています。



図 2-1-70 土地利用の変化



出典:GEOSPACE より作成

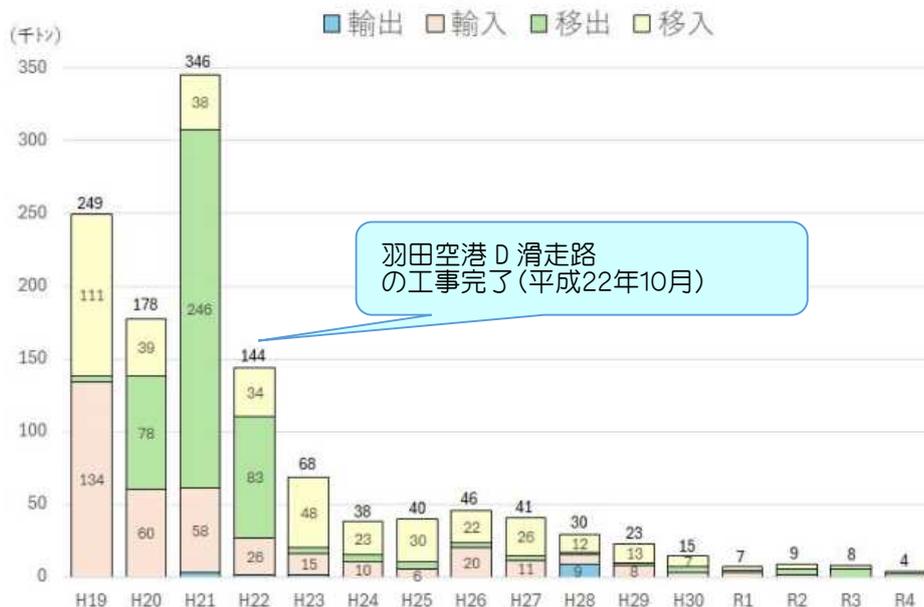


図 2-1-72 富津地区の輸移出入別取扱貨物量の推移(公共)



2-2 木更津港を取り巻く社会情勢の変化

2-2-1 千葉県及び背後地域における人口動向

2020年の千葉県の人口は6,279千人となっています。将来の人口は、2020年から25年間で約13%減少し、2045年には5,463千人になると見込まれます。

木更津市では、2020年から2030年までに人口が2%増加、2045年には135千人と、人口減少率が低いと見込まれます。



出典：実績値は千葉県毎月常住人口調査(各年10月1日現在)(千葉県)より作成  
推計値は日本の地域別 将来推計人口(平成30(2018)年推計)(国立社会保障・人口問題研究所)より作成

図 2-2-1 木更津港背後地域の人口推移及び将来予測

2-2-2 働き方改革(2024年問題)

道路貨物運送業の運転従事者数は、2030年で519千人と2015年から248千人減少すると推計されています。さらに、働き方改革関連法案に基づき、2024年4月より自動車運転業務の時間外労働に上限規制が適用され、「ドライバーの収入減少やドライバー不足」、「運送・物流会社の利益減少」、「荷主の支払運賃の上昇」などの影響が懸念されています。

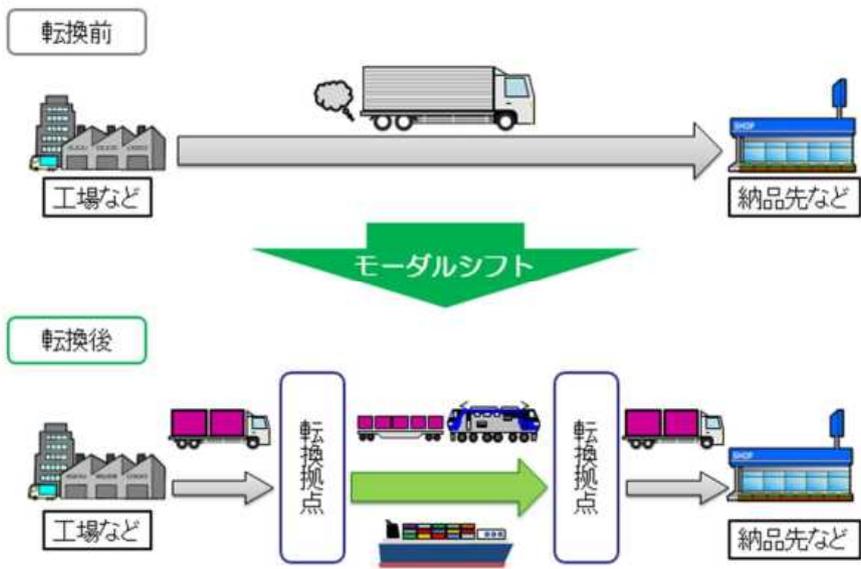
モーダルシフトは、トラックドライバー不足や物流の2024年問題を解決しながら環境負荷低減もでき、場合によってはコストダウンも可能であることから、取組を加速的に進めていくことが期待されています。



(出典)日本ロジスティクスシステム協会(JILS)「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

出典:我が国の物流を取り巻く現状と取組状況(令和4年9月2日)(経済産業省・国土交通省・農林水産省)を加筆

図 2-2-2 道路貨物輸送業の運転従事者数(千人)の推移



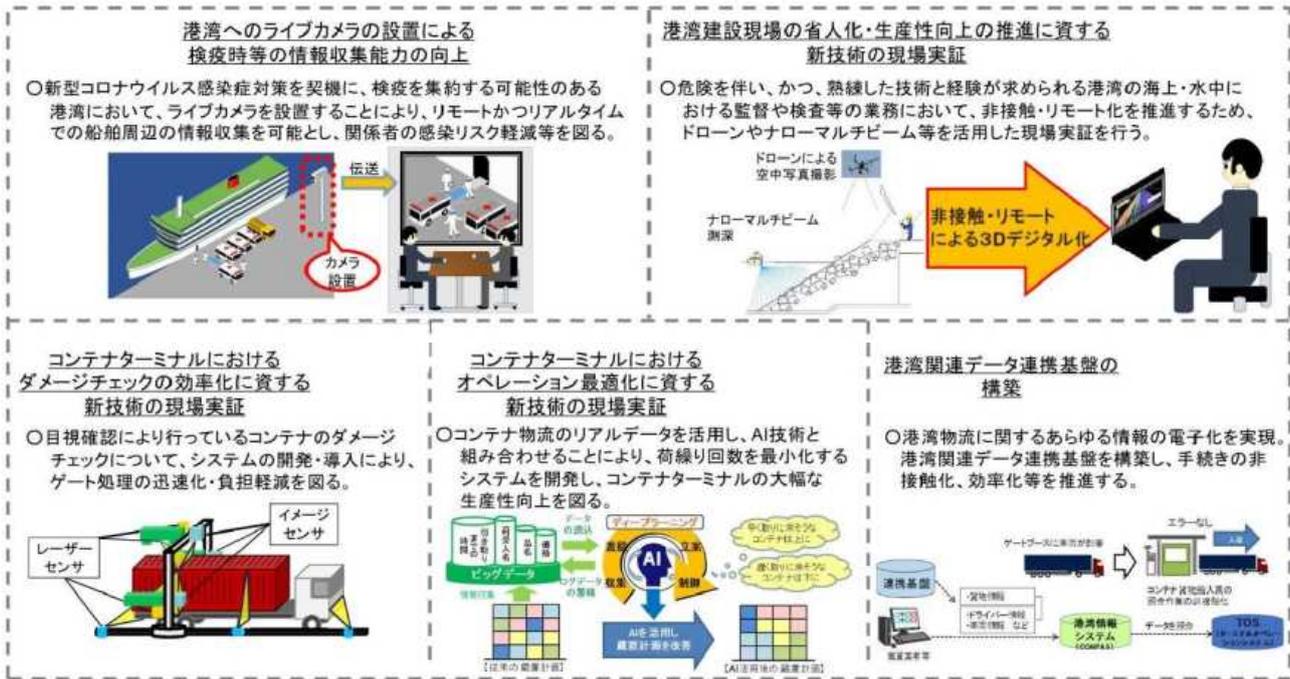
出典:モーダルシフトとは(国土交通省)

図 2-2-3 モーダルシフトのイメージ

2-2-3 デジタルトランスフォーメーション(DX)の加速

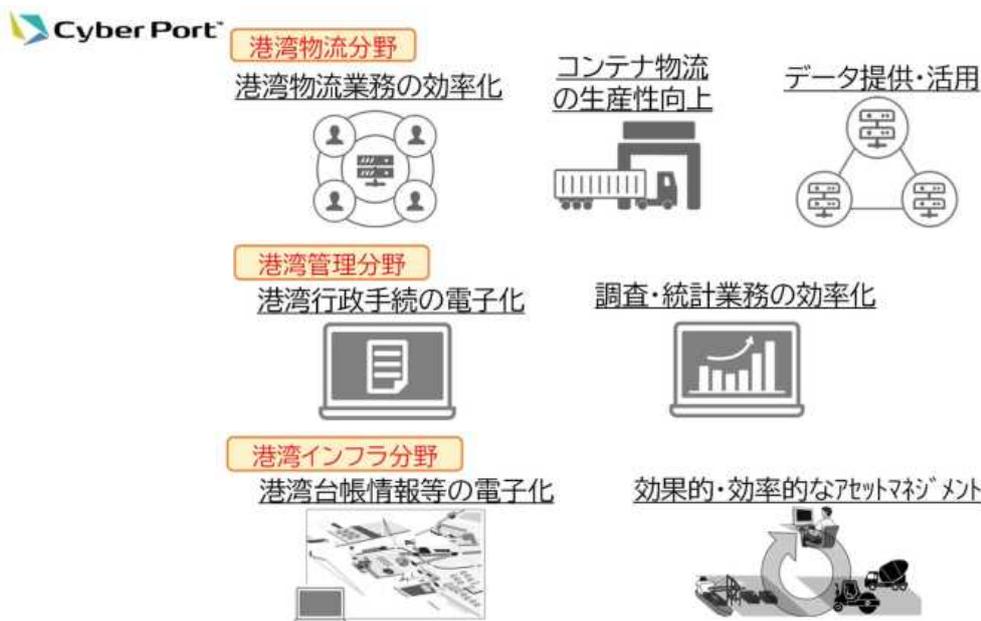
新型コロナウイルス感染症拡大により、行政サービスや民間におけるデジタル化の遅れが浮き彫りとなり、社会における DX が加速、非接触物流システムの開発・導入が進展しています。デジタル庁の設置や「デジタル社会の実現に向けた重点計画」などのデジタル化実現のための政府計画が策定されています。

国土交通省が取り組んでいる港湾における DX を通じた抜本的な生産性の向上策は、以下に示すとおりです。加えて、港湾物流手続等を電子化、データ連携により一体的に取扱うデータプラットフォームである「サイバーポート」の構築も進められています。



出典: 港湾における DX を通じた抜本的な生産性の向上(国土交通省)HP 資料を加筆

図 2-2-4 港湾における DX を通じた抜本的な生産性の向上



出典: サイバーポート(国土交通省 HP)

図 2-2-5 港湾のサイバーポートについて



2-2-5 クルーズ船・大型プレジャーボートの動向

(1)クルーズ船

世界各地域においてクルーズ再開の動きが活発化している中、日本における令和5年のクルーズ船寄港回数は1,854回(うち外国船社1,264回)となっており、コロナ前である令和元年の約6割程度まで回復しています。

国土交通省では、令和7年までにコロナ前ピーク水準の「①訪日クルーズ客船数 250万人」、「②外国クルーズ船の寄港回数 2,000回」、「③外国クルーズ船が寄港する港湾数 100港(コロナ前ピーク水準以上)」の新たな目標値を目指して取り組むとしています。



出典:訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数(国土交通省港湾局)より作成

出典:クルーズの最近の動向について(国土交通省港湾局)より作成

図 2-2-9 我が国港湾のクルーズ船寄港回数の推移(日本船社・外国船社別)



出典:クルーズの最近の動向について(国土交通省港湾局)

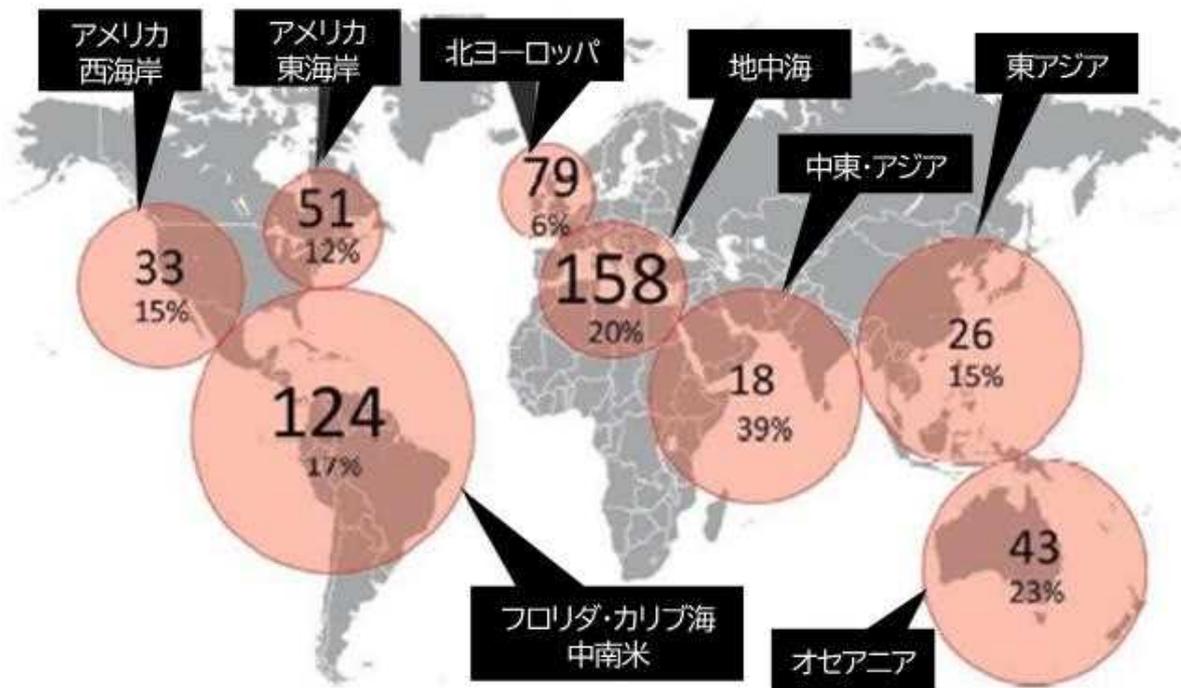
図 2-2-10 訪日クルーズ本格回復への取組

(2)大型プレジャーボート

大型プレジャーボートとは、外国人富裕層などが個人で所有する全長 24m 以上の大型クルーザーです(国土交通省「スーパーヨットの概要」より)。世界的に隻数が右肩上がり増加している状況のなか、日本における寄港実績も増加傾向にあります。

受入施設は地中海、フロリダ・カリブ海・中南米、北ヨーロッパの上位 3 地域で全体の 7 割を占めている状況です。

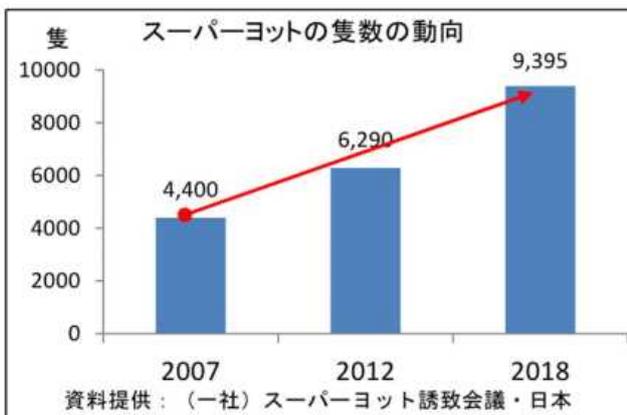
大型プレジャーボートは、国内寄港 1 回あたり約 300 万円から約 4,500 万円の支出実績が確認されており、寄港による経済効果が期待されています。



出典:DESIGN AND OPERATIONAL GUIDELINES FOR SUPERYACHT FACILITIES(2013)(PIANC)より作成

図 2-2-11 世界の大型プレジャーボート受入施設の分布状況

表 2-2-1 大型プレジャーボートによる国内消費の事例



出典:スーパーヨットの概要(国土交通省)

図 2-2-12 大型プレジャーボートの隻数の動向(世界)

来訪年	全長	滞在期間	国内支出実績
2013	113.14m	17日	¥ 27,500,000
2014	26.26m	10日	¥ 5,700,000
	40.22m	10日	¥ 15,230,000
	54.45m	3日	¥ 3,428,360
2015	91.50m	30日	¥ 45,000,000
	44.94m	10日	¥ 17,525,000
	54.00m	3日	¥ 12,000,000
2016	54.00m	22日	¥ 25,000,000
	27.00m	10日	¥ 2,500,000
	54.00m	3日	¥ 12,000,000

資料提供: (一社) スーパーヨット誘致会議・日本

出典:スーパーヨットの概要(国土交通省)

## 2-2-6 カーボンニュートラル

## (1)カーボンニュートラル社会への要請

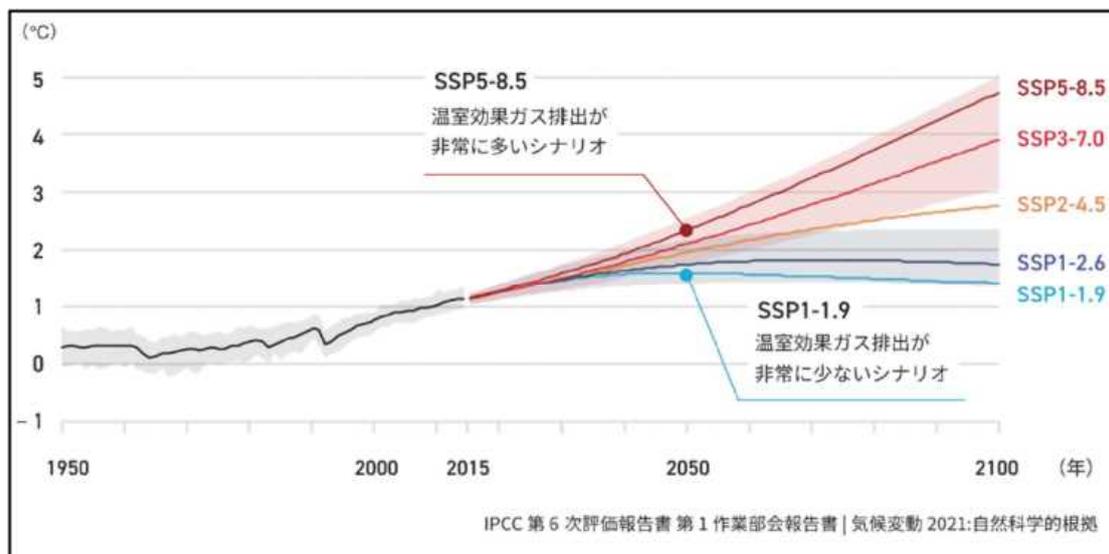
平成 27 年に採択されたパリ協定では、世界共通の長期目標として以下が合意され、この実現に向け、「2050 年カーボンニュートラル」が掲げられています。

政府は、令和 2 年 10 月に「2050 年カーボンニュートラル」を宣言し、令和 3 年 4 月には「2030 年度に、温室効果ガスを 2013 年度から、46 パーセント削減することを目指す」ことを表明しており、「地球温暖化対策計画」(令和 3 年 10 月 22 日閣議決定)に記載されました。

## 世界共通の長期目標

世界的な平均気温上昇を工業化以前に比べて $2^{\circ}\text{C}$ より十分低く保つとともに、 $1.5^{\circ}\text{C}$ に抑える努力を追求すること( $2^{\circ}\text{C}$ 目標)

今世紀後半に温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と吸収源による除去量との間の均衡を達成すること



出典:カーボンニュートラルとは-脱炭素ポータル(環境省)

図 2-2-13 1850~1900 年を基準とした世界平均気温の変化

## (2)カーボンニュートラルポートの形成

港湾は、CO<sub>2</sub> 排出量の 6 割を占める発電所、鉄鋼、化学工業等が立地するエネルギー消費拠点であることから CO<sub>2</sub> 削減の余地が大きい地域であると同時に、脱炭素エネルギーである水素や燃料アンモニア等の輸入拠点となります。

国土交通省では、水素・燃料アンモニア等の大量・安定・安価な輸入・貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じてカーボンニュートラルポート(CNP)を形成するとしています。



出典:国土交通省 HP

図 2-2-14 カーボンニュートラルポート(CNP)の形成のイメージ

## (3)港湾脱炭素化推進協議会

令和 4 年 10 月 14 日に、港湾法の一部改正に伴う法律案が閣議決定され、以下の内容の改正が行われました。

これに伴い、「カーボンニュートラルポート形成計画」から官民連携による脱炭素化の推進に資する、「港湾脱炭素化推進計画」の作成に努めることが望ましいとされました。

- 国が定める港湾の開発等に関する基本方針に、脱炭素化に関する事項を明記
- 港湾法の適用を受ける港湾施設に、船舶に水素等の動力源を補給する施設を追加
- 多岐にわたる港湾の官民関係者が一体となって脱炭素化の取組を推進するための枠組みとして、「港湾脱炭素化推進計画」、「港湾脱炭素化推進協議会」制度を創設
- 水素関連産業の集積など、計画の実現のために港湾管理者が定める区域内における構築物の用途規制を柔軟に設定できる特例等を措置等

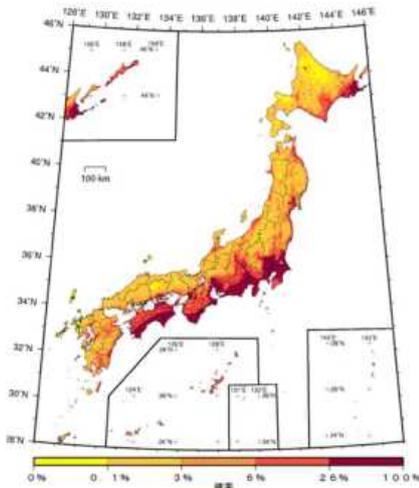
千葉県では、令和5年3月に木更津港港湾脱炭素化推進協議会を設置し、千葉港と木更津港で一体の「港湾脱炭素化推進計画」を作成し2050年度のカーボンニュートラルを目指しています。

2-2-7 災害対策の重要性

切迫性が指摘される南海トラフ地震や首都直下地震、日本海溝・千島海溝地震に伴う地震動や津波の発生により、沿岸域の広範囲での甚大な被害が想定されています。

令和5年1月には、政府の地震調査委員会によりこれまでの大規模地震の発生確率が見直され、南海トラフ地震の発生確率は今後20年以内が「60%」に引き上げ、40年以内は「90%程度」と示されています。

これら切迫する大規模地震への対策が喫緊の重要課題である中、港湾における防災・減災、国土強靱化に向けた取組の更なる加速化・深化が必要となっています。



出典：地震調査研究推進本部資料

**東日本大震災**  
(平成23年3月)

- マグニチュード9.0
- 最大震度7
- 津波9.3m以上
- 死者19,729人
- 行方不明者2,559人
- 負傷者6,233人
- 全壊121,996棟
- 半壊282,941棟

津波来襲時の状況

**熊本地震**  
(平成28年4月)

- マグニチュード7.3
- 最大震度7
- 死者273人
- 負傷者2,809人
- 全壊8,667棟
- 半壊34,719棟

自衛隊による支援物資輸送

出典：「気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方(令和4年12月27日)」(国土交通省港湾局)

図 2-2-13 確立論的地震動予測地図(震度6弱以上発生確率)

昨今では、気候変動等の影響に伴い大型の台風が多数発生しており、令和元年には東日本台風、房総半島台風による高潮、風害等により様々な施設に被害が発生しています。

**令和元年房総半島台風**

・既往最高を更新する最大有義波高を観測。

**東京湾湾口部(第二海堡)での最大有義波高**

平成23年台風第15号 (2011.9.21 17:00観測) <既往最高値> (令和元年房総半島台風以前)	2.78m	雨速 7.06
令和元年房総半島台風 (2019.9.9 2:40観測)	3.27m	雨速 6.45

※:1991年1月より観測開始。(2006年3月より連続観測運用開始)

**令和元年房総半島台風及び令和元年東日本台風の最大瞬間風速**

羽田 最大瞬間風速 [15(9/9) 43.7 m/s [2位] [19(10/12) 43.7 m/s [1位]]	千葉 最大瞬間風速 [15(9/9) 57.5 m/s [1位] [19(10/12) 40.3 m/s [6位]]
横浜 最大瞬間風速 [15(9/9) 41.8 m/s [6位] [19(10/12) 43.8 m/s [3位]]	木更津 最大瞬間風速 [15(9/9) 49.0 m/s [1位] [19(10/12) 35.9 m/s [3位]]

**令和元年東日本台風**

・満潮のタイミングで台風が接近していた場合、過去最高潮位を更新していたおそれ。

**潮位:京浜港(横浜市)**

出典：気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方(令和4年12月27日)(国土交通省港湾局)

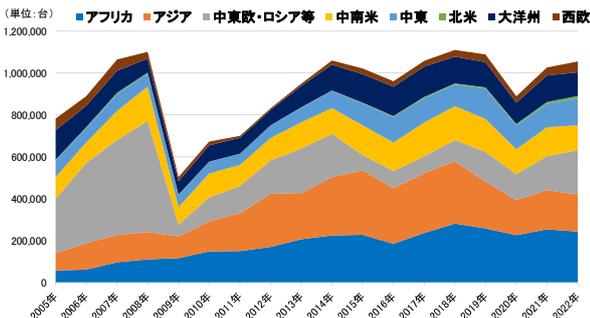
図 2-2-14 台風による被害状況

2-2-8 木更津港に関わる産業動向

(1)中古自動車

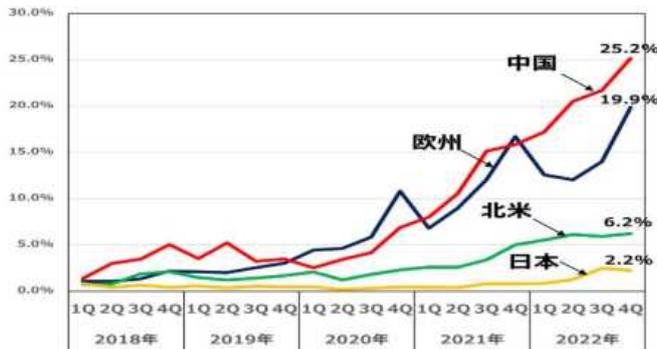
日本における中古自動車輸出台数は近年横ばいで推移しており、仕向地はアフリカ、アジア、ロシア・中東欧方面が多く、直近の木更津港の仕向地はアフリカ、ロシア・中東欧向けが中心となっており、全国の傾向と同様となっています。

世界的なカーボンニュートラルの動きの中、電気自動車の販売比率は、中国、欧州が占める割合が高く、日本は全体の 0.8% であり、中古自動車の需要は、今後の EV、FCV 等の生産動向も注視する必要があります。



注：中古乗用車の推移を作成  
出典：財務省貿易統計(平成17年～令和3年)(財務省)より作成

図 2-2-15 日本の中古自動車仕向地別輸出台数の推移



出典：主要国・地域における電気自動車の販売台数の推移(経済産業省)

図 2-2-16 主要国・地域における電気自動車の販売台数の推移

政府は、ウクライナ侵攻を続けるロシアへの追加制裁として「輸出貿易管理令の運用について」等の一部を改正し、令和 5 年 8 月 9 日から施行しました。これにより 1,900cc を超える自動車等のロシアへの輸出の禁止措置が追加されています。

ロシア・ベラルーシ等輸出入等禁止措置（全体像）		
輸出等禁止措置	(1) 国際輸出管理レジームの対象品目の輸出等の禁止措置（ベラルーシ含む） ※対象品目：工作機械、農産機械、高性能の半導体等及び関連技術 【22年3月18日】	
	(2) 軍事能力等の強化に資すると考えられる汎用品の輸出等の禁止措置（ベラルーシ含む） ※対象品目：半導体、コンピュータ、通信機器等の一般的な汎用品及び関連技術、催涙ガス、ロボット、レーザー溶接機等 【22年3月18日、23年2月3日品目追加(ロシア向けのみ)】	
	(3) 化学・生物兵器関連物品等の輸出の禁止措置 ※対象品目：化学物質、化学・生物兵器製造用の装置 【22年10月7日、23年2月3日化学物質35物質追加】	
	(4) 特定団体（軍事関連団体）への輸出等の禁止措置（ベラルーシ含む） ※対象団体：ロシア国防省、ロシアの航空機メーカー等ロシア437団体、ベラルーシ27団体 ※外務省告示により、ロシア80団体を追加。 【22年3月18日、4月1日、5月17日、7月12日、10月3日、23年2月3日、3月7日、6月2日】	
	(5) 先端的な物品等の輸出等の禁止措置 ※対象品目：量子コンピュータ、3Dプリンター等及び関連技術 【22年5月20日】	
	(6) 産業基盤強化に資する物品の輸出の禁止措置 ※対象品目：貨物自動車、ブルドーザ、 <b>1,900ccを超える自動車、ハイブリッドエンジン式乗用車</b> 【22年6月17日、23年4月7日、7月28日閣議決定・8月9日施行(今回768品目追加)】	
	(7) 石油精製用の装置等の輸出等の禁止措置 【22年3月18日、5月20日】	
	(8) 奢侈品（しゃし品）輸出の禁止措置 ※対象品目：酒類、宝飾品等 【22年4月5日】	
	輸入等禁止措置	(9) 一部物品の輸入等の禁止措置 ※対象品目：アルコール飲料、木材、機械類・電気機械、上限価格を超える原油及び石油製品の輸入(及び海上輸送に関連するサービスの提供) 【22年4月19日、12月5日、23年2月6日】
	輸出入禁止措置	(10) 「ドネツク人民共和国」(自称) 及び「ルハンスク人民共和国」(自称) との間の輸出入の禁止措置 【輸入は22年2月26日、輸出は22年3月18日】

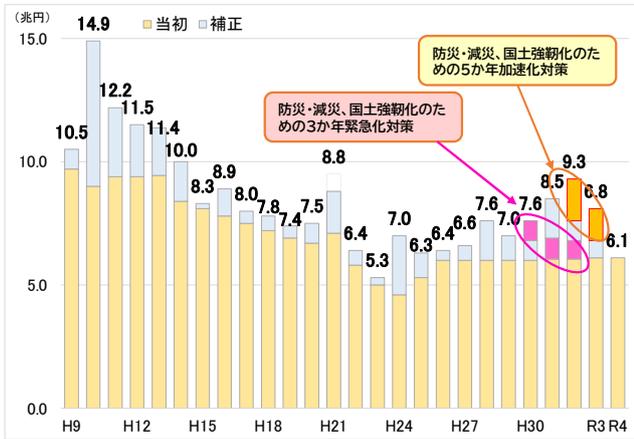
出典：外国為替及び貿易法に基づく輸出貿易管理令等の改正について 令和 5 年 8 月(経済産業省)

図 2-2-17 ロシア・ベラルーシ等輸出入等禁止措置(全体像)

(2) 砂利・砂

砂利・砂の主な用途は、工事に使用する生コンクリートやアスファルトとなっています。公共事業関連費は平成 25 年度以降、社会資本の老朽化対策や自然災害への対応など喫緊の課題への対処などにより増加していますが、今後も公共投資を取り巻く情勢は厳しいものと予想されます。

一方で、建設投資額は、民間非住宅建設の発注増に伴い増加傾向にあります。



出典：公共事業関係費の推移(国土交通省)より作成

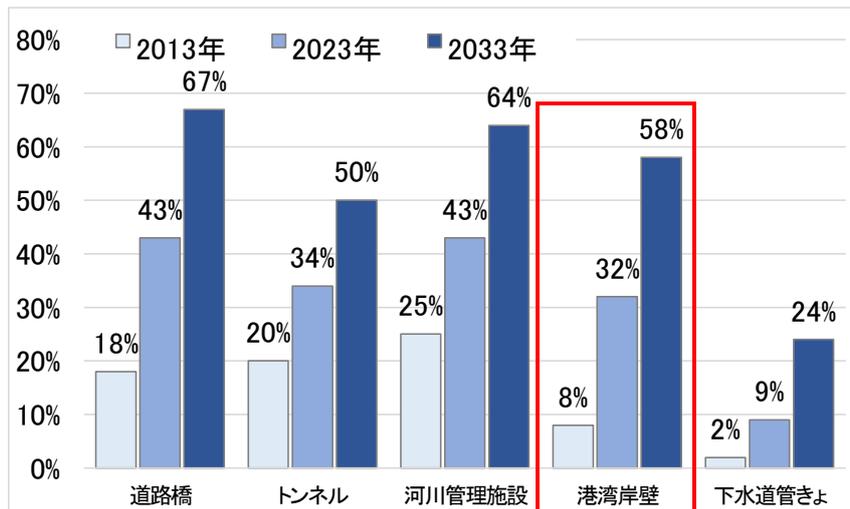
図 2-2-18 公共事業関係費(政府全体)の推移



出典：令和5年度建設投資見通し(国土交通省総合政策局)

図 2-2-19 建設投資費(名目値)の推移

令和 15 年(2033 年)には港湾岸壁や道路橋等の施設の 50%以上が建設後 50 年を経過することから、改修工事など、建設投資額の増加が想定されます。



出典：建設業界の動向(みずほ銀行)より作成

図 2-2-20 建設後 50 年を経過する老朽化社会資本の割合

## 2. 木更津港の現状と課題

### (3) 原木・木製品

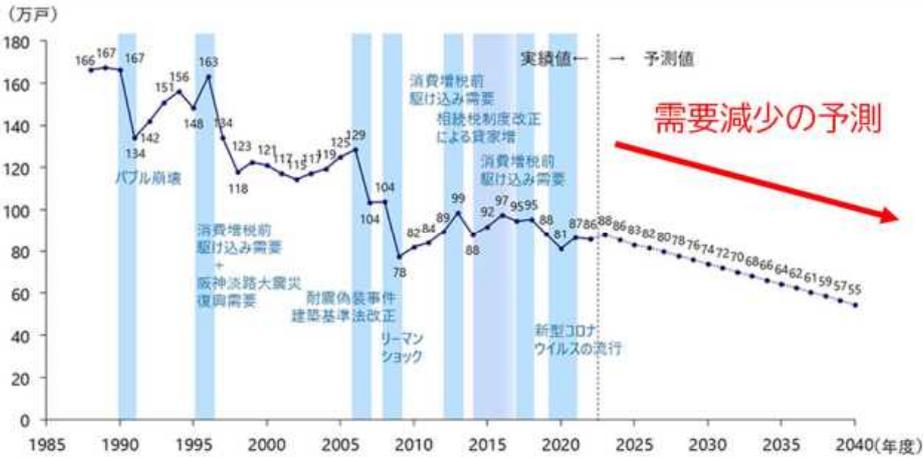
日本における丸太(原木)の輸入は、減少傾向で推移しています。一方、合板、集成材(木製品)に関しては増加傾向が見られます。

原木、木製品の用途である建設需要について、新規住宅着工数は令和4年で86万戸に対し、令和22年度(2040年)は55万戸と31万戸の減少が予測されています。一方、リフォーム市場規模は需要増加の傾向が予測されています。



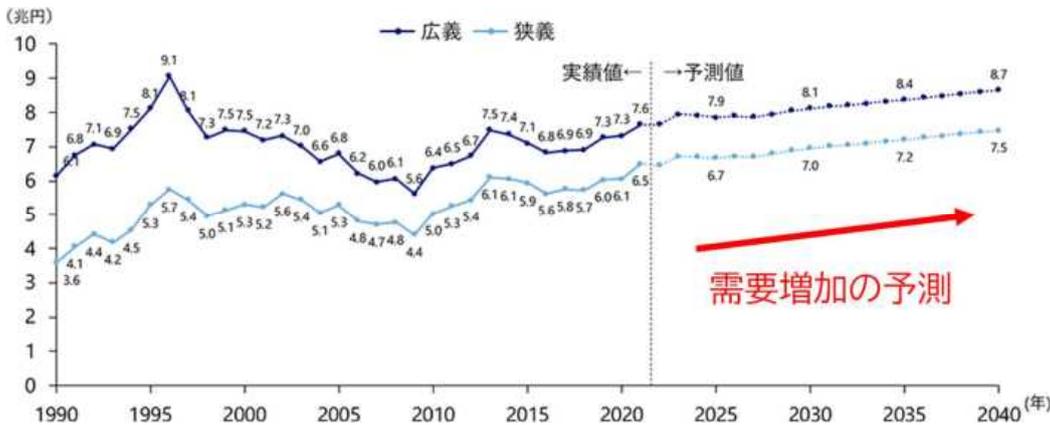
出典:木材貿易の現状(令和5年6月)(林野庁)

図 2-2-21 丸太(原木)、合板(木製品)、集成材(木製品)の輸入量の推移



出典:新規住宅着工戸数(野村総合研究所)

図 2-2-22 新設住宅着工戸数の実績と予測

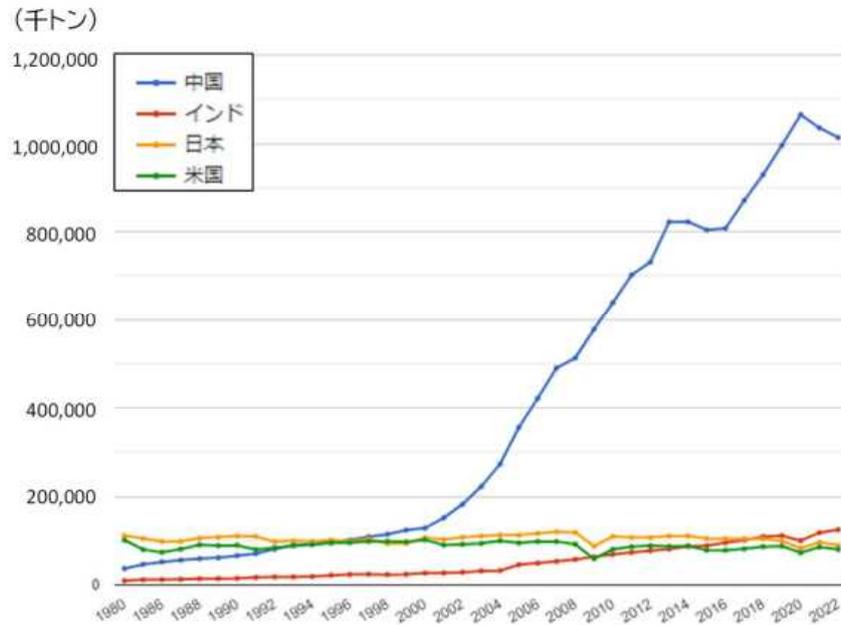


出典:新規住宅着工戸数(野村総合研究所)

図 2-2-23 リフォーム市場規模の実績と予測

## (4)鉄鉱石

世界における粗鋼生産量は中国が最も多く、世界全体の約 5 割を占めています。日本は世界 3 番目の生産量で、概ね横ばいで推移をしています。



出典: GLOBAL NOTE、WSA

図 2-2-24 世界全体の粗鋼生産量の推移(上位4国)

直近ではインドの生産量の推移が増加傾向にあります。令和 5 年の鋼材見掛消費量見通しは、世界全体で 2.3%増加すると予測されている中、日本は約 4.0%の伸び率と世界平均を上回る伸びとなる見通しです。

表 2-2-2 国別の鋼材見掛消費量令和 5 年見通し

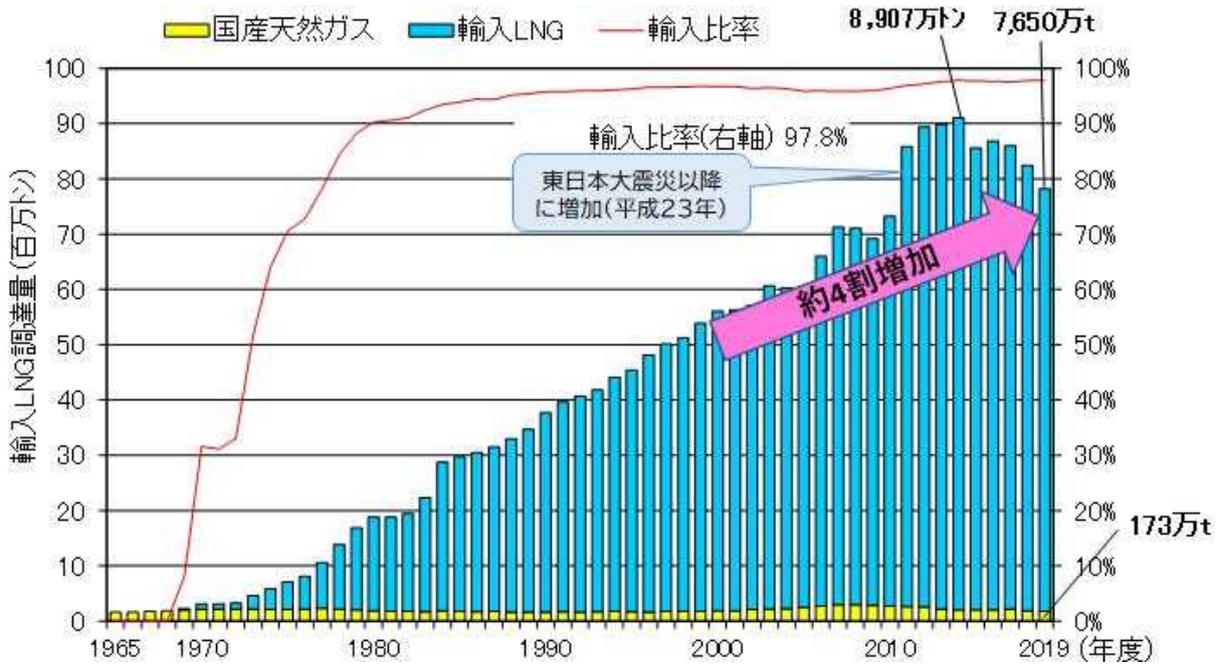
(百万トン)			
国・地域	2022年	2023年 (見通し)	伸び率 23/22
中国	920.9	939.3	2.0%
インド	114.9	123.3	7.3%
米国	94.5	95.8	1.4%
日本	55.0	57.2	4.0%
世界合計	1,781.5	1,822.3	2.3%

出典:日本製鉄ファクトブック 2023(日本製鉄)より作成

(5) 液化天然ガス(LNG)

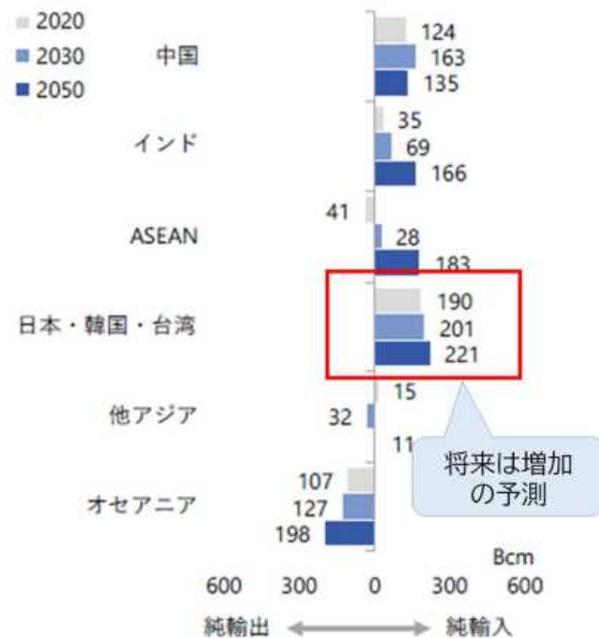
日本における液化天然ガス(LNG)の調達には 97.8%が輸入となっており、輸入量は東日本大震災後の平成 26 年をピークに減少傾向にあるものの、ここ 20 年間で見れば約 4 割増加しています。

アジアにおける天然ガス消費量の将来見通しにおいて、日本・韓国・台湾の3国への輸入量は 2050 年に向けて増加するものと予測されています。



出典: 一次エネルギーの動向 天然ガス(資源エネルギー庁)より作成

図 2-2-25 天然ガス(LNG)の国産、輸入別の供給量

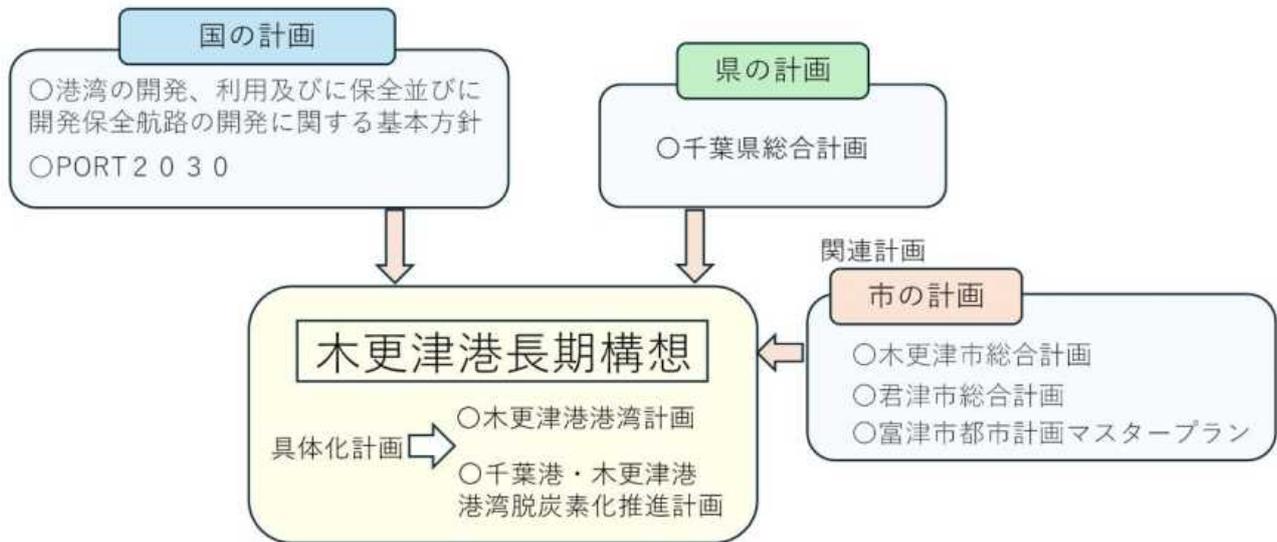


出典: アジア/世界エネルギーアウトルック 2023

図 2-2-26 アジアの天然ガス純輸出入量の将来見通し

2-3 上位・関連計画の整理

2-3-1 関連する主な計画との関係



## 2-3-2 国の計画

(1) 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和6年4月)【国】  
国土交通大臣は、港湾の開発、利用並びに開発保全航路の開発に関する「基本方針」を定めることとされています(港湾法第3条の2第1項)。「基本方針」は、国の港湾行政の指標であり、港湾管理者が個別の港湾計画等を定める際の指標となるものです。

## 港湾の開発、利用及び保全並びに 開発保全航路の開発に関する基本方針(R6.4)

## 【港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項】

**1. 特に戦略的に取り組む事項**

- (1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成
- ① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化
  - ② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
  - ③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築
  - ④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成
- (2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用
- ① 観光を我が国の経済成長・地域活性化につなげるクルーズの再興
  - ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
  - ③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進
- (3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保
- ① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
  - ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

**2. 引き続き重点的に取り組む事項**

- ① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保
- ② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現
- ③ 良好な港湾環境の保全・再生・創出
- ④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化
- ⑤ 国土の保全への配慮
- ⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進
- ⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理
- ⑧ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進

**3. 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項**

- ① サイバーポートによる港湾の電子化
- ② コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善のための AI ターミナルの実現及び技術開発の推進
- ③ 持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上及び働き方改革の推進
- ④ 柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進

出典: 港湾の開発、利用及び保全並びに 開発保全航路の開発に関する基本方針令和6年4月(国土交通省)

【基本方針の変更概要】

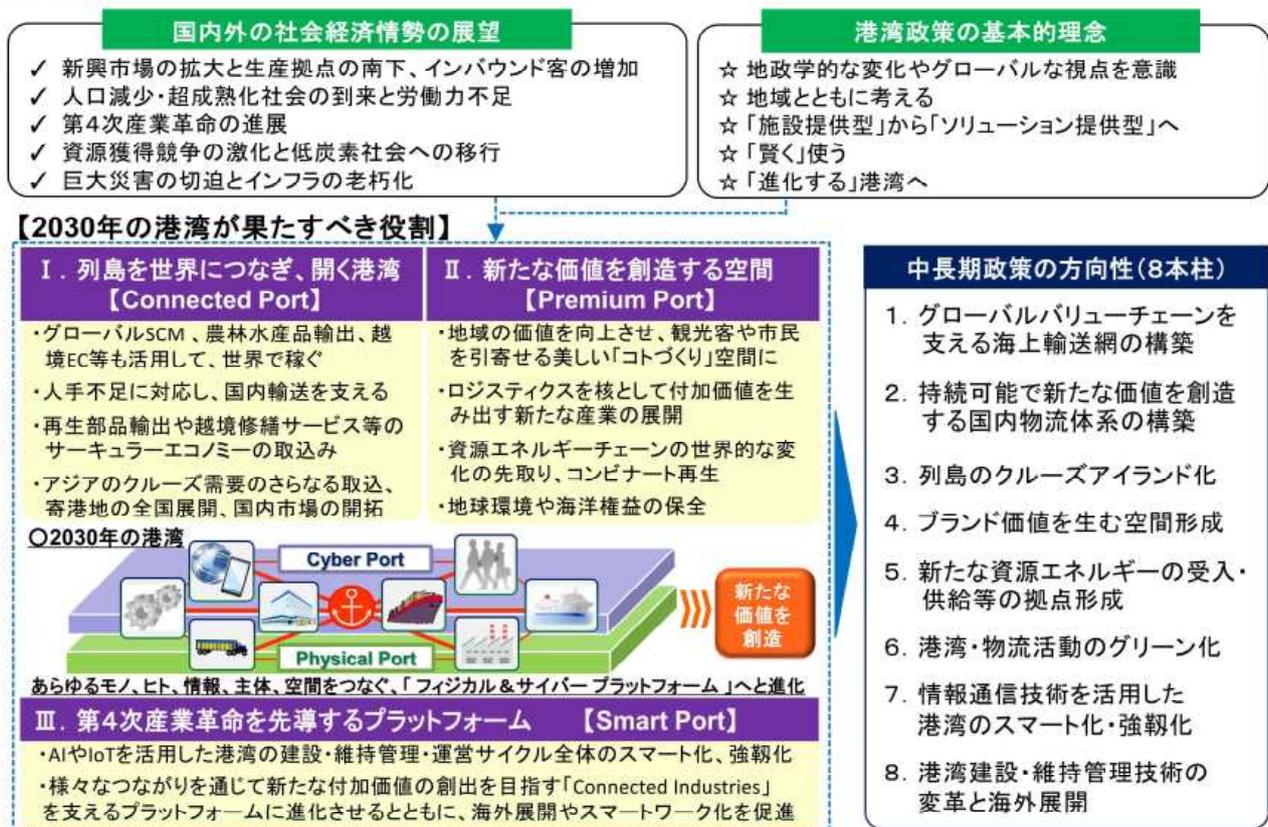
令和4年12月16日の「港湾法の一部を改正する法律」の施行に伴い、交通政策審議会港湾分科会での審議等を踏まえ、基本方針が変更された。

- 港湾における脱炭素化の推進を図るため、港湾の役割や官民の関係者による脱炭素化への取組等について内容を追加
- パンデミック・災害の際の港湾機能の確実な維持を図るため、感染症の感染拡大等の新たなリスクが発生した場合の国による体制強化に関する事項を更新
- 港湾の管理、利用等の効率化と質の向上を図るため、民間の活力を最大限活かして、緑地等の再整備等を効果的に推進することについて内容を追加
- 気候の変動への適応として港湾等の役割を果たすため、臨海部の防災・減災対策等について内容を追加。また、港湾における電子化の推進を図るため、「サイバーポート」の構築等の取組等について内容を更新。
- その他、本格的なクルーズの再開を目指した取組等に関する事項を追加又は更新

(2) PORT2030(中長期政策の方向性(8本柱))(平成30年7月)【国】

「港湾の中長期政策『PORT2030』」は平成30年7月31日に公表され、今後、特に推進すべき港湾政策の方向性等が取りまとめられています。

政策は8本柱として掲げられており(下図参照)、2030年に向けて政策を実施するとしています。



出典:PORT2030(国土交通省)より抜粋

図 2-3-1 PORT2030 の概要

## 2-3-3 千葉県の計画

## (1) 千葉県総合計画 ～新しい千葉の時代を切り開く～(令和4年3月)【千葉県】

千葉県総合計画は、県政運営の基本となるもので、本県の政策の基本的な方向を、総合的・体系的にまとめた県政全般に関する最上位の基本的かつ総合的な計画です。

港湾については、「災害に強いまちづくりの推進」、「半島性を克服する交通ネットワークの強化」、「社会資本の適正な維持管理」、「地球温暖化対策の推進」の施策が整理されています。

千葉県総合計画～新しい千葉の時代を切り開く～(R4.3)
【基本理念】～千葉の未来を切り開く～「まち」「海・緑」「ひと」がきらめく千葉の実現
【基本目標・目指す姿】 I 危機管理:危機管理体制の構築と安全の確保 II 産業・社会資本:千葉経済圏の確立と社会資本の整備 III 医療・福祉:未来を支える医療・福祉の充実 IV 子ども:子どもの可能性を広げる千葉の確立 V 共生:誰もがその人らしく生きる・分かり合える社会の実現 VI 自然・文化:独自の自然・文化を生かした魅力ある千葉の創造
【県づくりの方向性】 (内房ゾーン)道路網を介した他地域との交流機能を生かし、幅広い産業を活用した地域振興を図る
【港湾に関連する記載】
【施策項目(I-2-①)】:災害に強いまちづくりの推進 ◇目標:県民の生命・身体・財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、地震や風水害など災害に強い社会資本の整備等を進めます。また、農林漁業者の安定した経営や農山漁村の安全・安心な暮らしを実現します。 ◇取組の基本方向:災害時に物資輸送の拠点ともなる港湾施設の耐震化を更に進めます。 ◇主な取組(I-2-①-1):災害に強い社会資本の整備 緊急物資などを輸送できる耐震強化岸壁の整備を推進します。
【施策項目(II-3-①)】:半島性を克服する交通ネットワークの強化 ◇目標:県民のくらしや企業活動を支える公共交通網の充実や、道路・港湾の整備により、本県の半島性を克服し、県内外の交流を活性化します。 ◇取組の基本方向:港湾については、大型船舶に対応した岸壁の整備や土地造成によるふ頭再編、官民一体となった戦略的なポートセールスを行うとともに、魅力ある海辺空間の整備を進めます。また、地域の特性に応じた地方港湾の整備を推進します。 ◇主な取組(II-3-①-3):港湾の整備・振興 千葉港、木更津港及び館山港においては、まちづくり事業と連携し、港湾緑地、地域のにぎわいの拠点となる旅客船ふ頭やクルーズ船の受入環境の整備を推進します。
【施策項目(II-3-②)】:社会資本の適正な維持管理 ◇目標:安定的な公共サービスを提供できるよう、老朽化する社会資本に対して、定期的な点検と適切な維持管理を行うことにより長寿命化を進めます。 ◇取組の基本方向:既存の道路・河川・海岸・港湾・公園・上下水道などの社会資本を適切かつ効率的に維持していくため、引き続き計画的な維持管理に努めます。 ◇主な取組(II-3-②-1):既存施設の適切な維持管理と長寿命化 港湾の維持管理にあたっては、点検・評価・計画・補修のメンテナンスサイクルを着実に実施するとともに、これまでの事後的な修繕・更新から予防的な修繕へと転換し、各施設の長寿命化を推進します。
【施策項目(VI-2-①)】:地球温暖化対策の推進 ◇目標:県民、事業者、行政など全ての主体が一体となって、温室効果ガスの排出量を削減し、地球レベルでの地球温暖化対策に取り組むことにより、持続可能な脱炭素社会づくりを推進します。また、気候変動の影響に対する適応への取組を推進します。 ◇取組の基本方向:脱炭素を目指すまちづくりや交通環境の整備に取り組みます。 ◇主な取組(VI-2-①):温暖化対策に資する地域環境の整備・改善 港湾の屋外照明施設のLED化を推進します。

出典：千葉県総合計画（千葉県）より作成

2-3-4 木更津港背後地域の計画

(1)木更津市総合計画(未来創生木更津トランスフォーメーション(KX)木更津市第3次基本計画)(令和5年3月)  
 木更津市総合計画は、木更津市基本構想に掲げる将来都市像「魅力あふれる 創造都市 きさらづ ～東京湾岸の人とまちを結ぶ 躍動するまち～」の実現に向けた、今後のまちづくりの展望、重点戦略の推進、基本政策別の施策の方向性を示し、木更津市のまちづくりの新たな指針が整理されています。  
 木更津港については、「大型クルーズ船の寄港を促進」、「大型クルーズ船受入可能な環境整備の推進」等の取組が整理されています。

木更津市第3次基本計画(R5.3)			
<b>【計画の構成】</b>			
基本構想	<p>目標年次 ▶ 令和12年(2030年)</p> <p>内容 ▶ <b>【将来都市像】</b> 魅力あふれる 創造都市 きさらづ ～東京湾岸の人とまちを結ぶ 躍動するまち～</p> <p><b>【基本理念】</b> 人・結ぶ・創造・躍動</p> <p><b>【将来人口】</b> 14万人と見込む</p>		
基本計画	<p>対象年次 ▶ 令和5年度(2023年度)～令和8年度(2026年度)</p> <p>内容 ▶ 第1章 第3次基本計画策定にあたって 第2章 第3次基本計画 施策別計画 第3章 第3期まち・ひと・しごと創生総合戦略</p>		
実施計画	<p>対象年次 ▶ 単年度</p> <p>内容 ▶ 基本計画を推進するため、重点的・優先的に取り組む事業を位置づけた計画</p>		
<b>【港湾に関連する記載】</b>			
<p>基本方向 04 まちのにぎわい・活力づくり                      -基本政策 03 観光の振興／施策 25:観光の振興                      ◇目標: 多様な観光資源を活かしたまちのにぎわいをめざし、本市が有する自然や歴史・文化、観光施設等の魅力ある観光地域づくりを推進します。                      ◇主な取組 25-1:観光誘客の推進(観光振興課)                      ・木更津港への大型クルーズ船の寄港を促進します。</p>			
<p>基本方向 05 まちの快適・うるおい空間づくり                      -基本施策 03 交通環境の充実／施策 34:港湾機能の充実                      ◇目標: 多様な機能が融合した魅力ある港湾空間の形成をめざし、内港地区における海辺のにぎわい空間づくりや木更津南部地区における物流機能の強化並びに大型クルーズ船の受入環境の整備を推進します。                      ◇主な取組 34-1:港湾環境の整備(産業振興課)                      ・多様な機能が融合した港湾空間の形成及び開放的な親水空間や交流の創出に向けて、「木更津港港湾計画」における内港のにぎわいづくりの拠点となる交流厚生用地の早期整備実現を港湾管理者である県とともに推進します。                      ◇主な取組 34-2:港湾の活用(産業振興課・観光振興課)                      ・大型クルーズ船受入可能な環境整備を県と共に推進し、寄港に向けた取組を行います。</p>			
指標	現状値	目標値	備考
県港湾計画の進捗率	29.3% (令和3年度)	88.0%	県と連携を図り、県港湾計画に基づく事業の進捗率の向上をめざす。

出典:未来創生木更津トランスフォーメーション(KX)木更津市第3次基本計画(令和5年3月)(木更津市)より作成

(2) 君津市総合計画

君津市総合計画は、本市が目指すべき将来の姿を示すとともに、その実現に向けた取組の方向性を示す“総合的な行財政運営の指針”であり、まちづくりにおける最上位の計画として位置付けられ、「基本構想」、「基本計画」、「実施計画」の3つの階層により構成されている計画です。

環境に関する記載として、「脱炭素社会の推進」が整理されています。

**令和5年度 君津市総合計画**

**【計画の構成】**

**【港湾に関連する記載】**

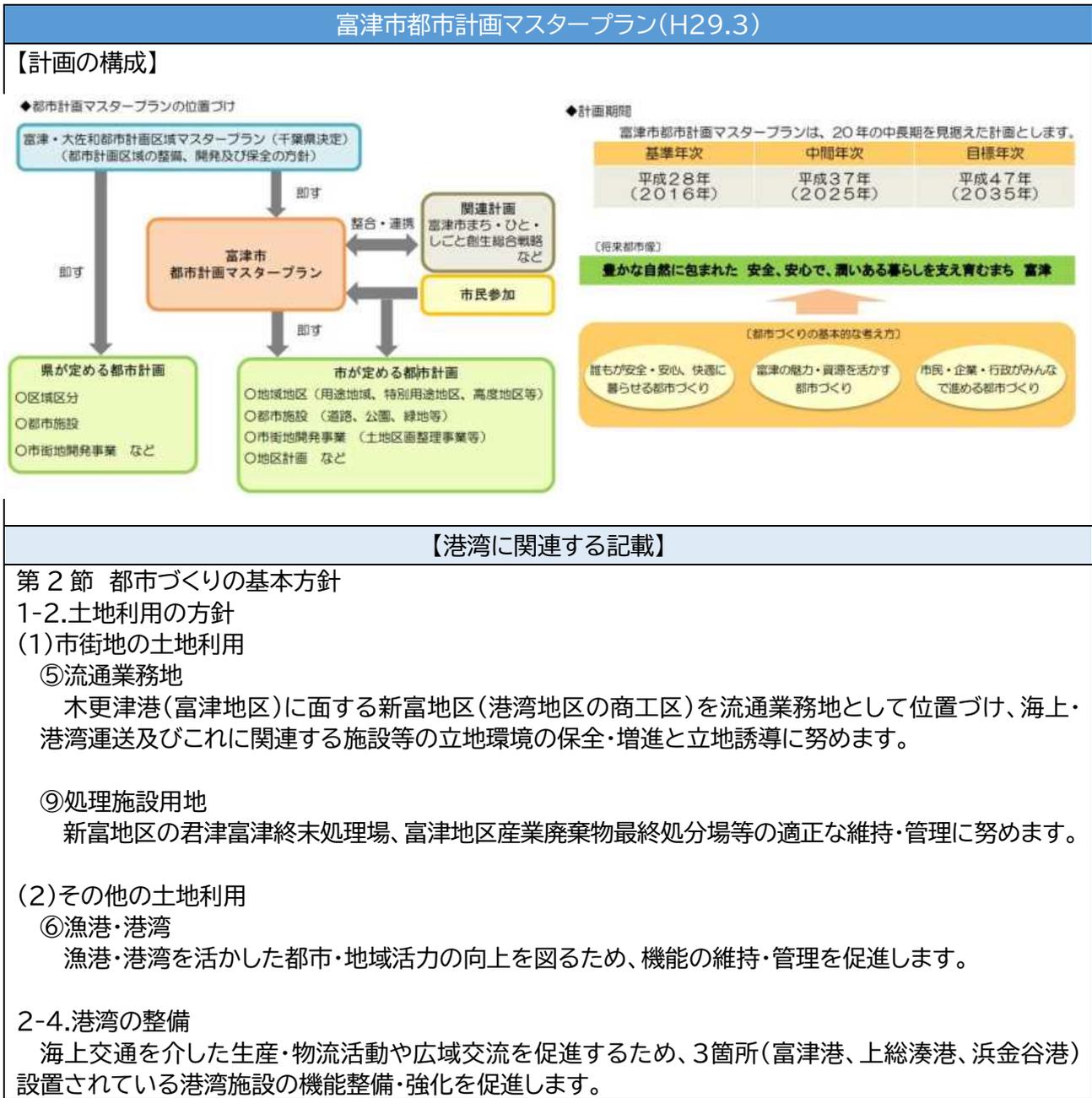
柱1 経済と環境が調和したまち  
 3環境共生  
 ●脱炭素社会の推進

出典: 君津市総合計画 概要版より作成

(3)富津市都市計画マスタープラン(平成 29 年 3 月)

都市計画マスタープランは、都市計画法に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、市や県の関連する計画と整合・調整を図り、市の将来都市像を定め、具体的なまちづくりの計画を決定又は変更する際に、まちづくりの基本姿勢や施策の方向性が示されている計画です。

港湾に関する施策の方向性として、「生産・物流活動や広域交流の促進」、「港湾施設の機能整備・強化の促進」等が整理されています。



出典:富津市都市計画マスタープラン(富津市)より作成

## 2-4 企業・利用者のニーズ

### 2-4-1 アンケート調査・ヒアリング調査の実施

#### (1) アンケート調査

木更津港の背後地域及び今後開通が予定されている圏央道沿線地域の企業 335 社へアンケート調査を実施したところ 104 社から回答があり、そのうち 32 社が港湾を利用しており(木更津港は 11 社)、以下の意見がありました。なお、残りの 72 社は「利用なし」、または「今後も利用の可能性がない」という結果でした。

木更津港を利用するための課題は、下記のとおり主に利用料金や新規航路の就航に関する意見でした。

#### 【アンケート調査による主な意見】

- 入港料を周辺他港よりも安くする。(7 社)
- 保管、荷捌き施設の利用料を周辺他港よりも安くする。(6 社)
- 港湾内の用地を低料金で提供し、物流業者等の施設を誘致する。(5 社)
- コンテナ航路を就航させる。(4 社)
- 内航フェリー、RORO 船航路を就航させる。(4 社)

### (2)ヒアリング調査

木更津港の地元関係団体や港湾利用者を対象に、木更津港の現状の課題や将来への要望についてヒアリングを実施しました。

主な意見を、「物流」、「観光・交流・アメニティ」、「環境」、「安全・安心」の4項目で整理すると、以下のとおりとなります。

#### 【物流】

- 大型自動車運搬船が着岸できるようにしてほしい。
- バース利用の混雑により滞船が発生している。
- 中古自動車の保管ヤードが不足している。横浜港や川崎港、富津地区への横持ちが発生している。
- 砂利・砂貨物の取扱機能強化のため、港湾計画に位置付けている岸壁の整備が必要。
- 船舶の大型化に対応した岸壁の延伸や増深が必要。
- 貨物船と大型クルーズ船が2隻同時接岸できるようにしてほしい。
- 今後、圏央道等の道路網が充実し、木更津港の貨物の増加が期待できるので、その受け皿が必要。
- 水面貯木場を埋立て、港湾関連用地(物流関連ゾーン)として活用。
- 富津地区の SOLAS 区域を拡張してほしい。
- 富津地区の岸壁は-7.5m しかないので、大型船が係留できる岸壁があるとよい。

#### 【観光・交流・アメニティ】

- パークバイプロジェクトと一体となった港の整備。
- 大型クルーズ船専用の岸壁があるとよい。
- クルーズ船が多く寄港するなど、工業港だけでなく、観光港としての面も取り入れてもらいたい。
- クルーズ船誘致には、地域の魅力を向上させた方がよい。
- 水面貯木場をマリーナとして活用。
- 大型プレジャーボートが係留できる岸壁があるとよい。
- 放置艇や不法係留船が多く、小型船を収容する施設の早期整備が必要。
- 富津みなと公園を活かしたにぎわいの促進。

#### 【環境】

- 貴重な自然の干潟である盤洲干潟を保全していくべき。
- カーボンニュートラルに向けた取組を行っていく必要がある。
- 水面貯木場をカーボンニュートラルに資する用地として活用。

#### 【安全・安心】

- 木更津南部地区の港湾計画に位置付けられている耐震強化岸壁が未整備のため、早期に整備されるとよい。
- 木更津南部地区小型船だまりを早期に整備してほしい。
- 木更津航路は狭く、貨物船とプレジャーボート等が輻輳すると危険である。
- 航路水深が浅くなっている箇所があり、適切な維持浚渫をお願いしたい。

2-4-2 地区別に対する要請事項の整理

(1) 吾妻地区・江川地区

前述のアンケート調査及びヒアリング調査を踏まえ、吾妻地区及び江川地区に対する要請事項について、以下のとおり整理しました。

表 2-4-1 吾妻地区及び江川地区に対する要請事項

項目	要請事項
観光・交流・アメニティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小型船収容施設の早期整備(吾妻地区)</li> <li>・港を活かしたまちづくりとの連携による一体的なにぎわい空間の創出(吾妻地区)</li> <li>・大型プレジャーボート受入れの検討(吾妻地区)</li> </ul>
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京湾内に残された干潟や浅場等の貴重な自然環境の保全(江川地区)</li> <li>・カーボンニュートラルへの対応(吾妻地区・江川地区)</li> </ul>
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航路の適切な維持浚渫(吾妻地区・江川地区)</li> <li>・港内船舶の移転先の早期整備(吾妻地区)</li> </ul>



図 2-4-1 吾妻地区・江川地区に対する要請

(2)木更津南部地区

前述のアンケート調査及びヒアリング調査を踏まえ、木更津南部地区に対する要請事項について、以下のとおり整理しました。

表 2-4-2 木更津南部地区に対する要請事項

項目	要請事項
物流	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶大型化に対応するための岸壁の延伸</li> <li>・クルーズ船と物流機能の両立</li> <li>・砂利・砂貨物の取扱拠点としての機能強化</li> <li>・中古自動車保管ヤードの不足への対応</li> <li>・水面貯木場を埋立て、物流関連用地(倉庫など)として利用</li> </ul>
観光・交流・アメニティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国内外大型クルーズ船の受入環境の強化</li> <li>・水面貯木場をマリーナとして活用</li> <li>・大型プレジャーボート受入れの検討</li> </ul>
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水面貯木場をカーボンニュートラルに資する用地として活用</li> <li>・カーボンニュートラルへの対応</li> </ul>
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物船とプレジャーボートが輻輳すると危険</li> <li>・大規模災害時の木更津港の役割を踏まえた防災拠点機能の見直し</li> <li>・小型船だまりの早期整備</li> </ul>

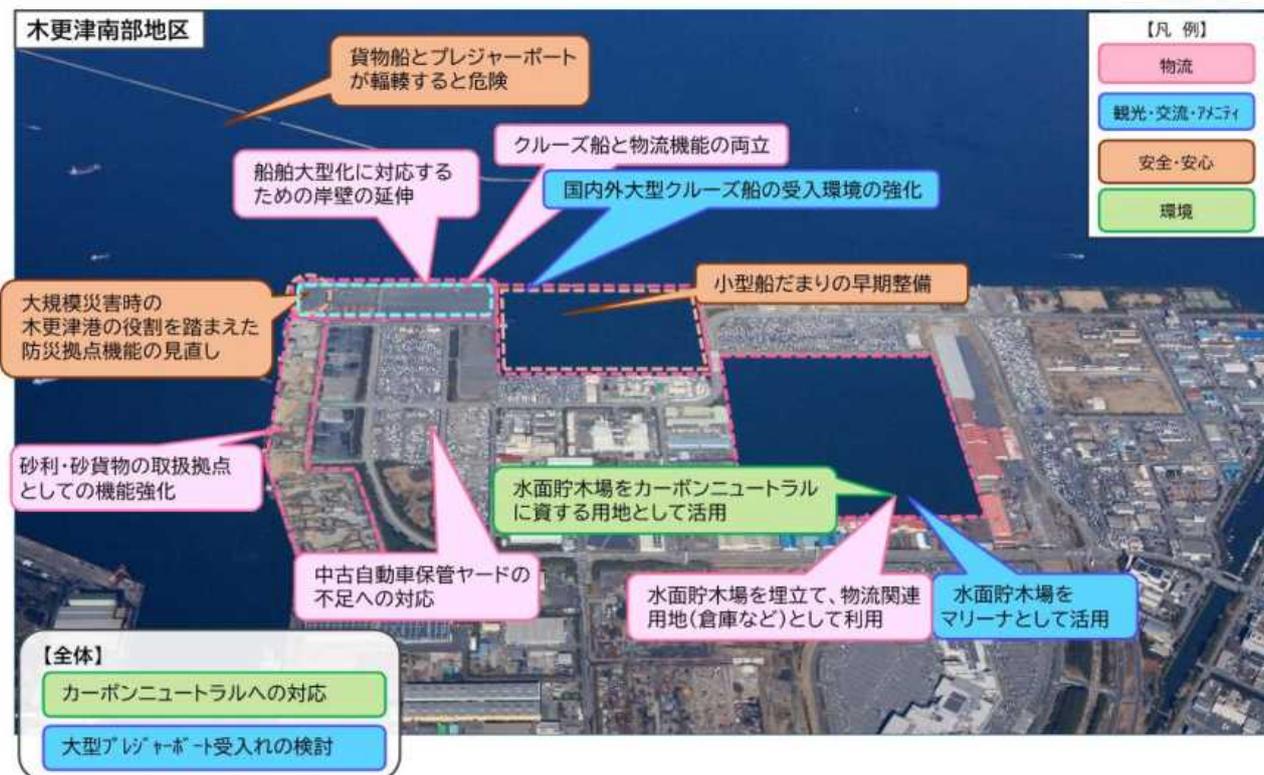


図 2-4-2 木更津南部地区に対する要請

(3) 富津地区

前述のアンケート調査及びヒアリング調査を踏まえ、富津地区に対する要請事項について、以下のとおり整理しました。

表 2-4-3 富津地区に対する要請事項

項目	要請事項
物流	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型船が接岸できる大水深岸壁の整備</li> <li>・岸壁延長不足に対応するための SOLAS 区域の拡張</li> </ul>
観光・交流・アメニティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富津みなと公園を活かしたにぎわいの促進</li> <li>・小型船収容施設の早期整備</li> <li>・大型プレジャーボート受入れの検討</li> </ul>
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・カーボンニュートラルへの対応</li> </ul>
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模災害時の木更津港の役割を踏まえた防災拠点機能の見直し</li> </ul>



図 2-4-3 富津地区に対する要請

## 2-5 木更津港の課題

木更津港の現状と役割、木更津港を取り巻く社会情勢の変化、上位・関連計画、企業・利用者のニーズを踏まえ、「物流」、「観光・交流・アメニティ」、「環境」、「安全・安心」の4項目ごとに木更津港の課題を抽出・整理しました。

## 2-5-1 物流に関する課題

物流に関する現状及び要請・ニーズから抽出された課題は、以下のとおりです。

物流に関する課題
<p>【木更津南部地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ガット船、自動車輸送船における岸壁スペースの不足</li> <li>● 新規貨物需要に対応する岸壁の不足</li> <li>● クルーズ船寄港時の物流機能の停止</li> <li>● 新規貨物需要や取扱貨物量増加に対応する用地の不足</li> </ul> <p>【富津地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 富津地区の利用の低迷</li> </ul>
物流に関する現状と要請・ニーズ
<p>○物流に関する現状</p> <p>【木更津南部地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車専用船の大型化が進む中、木更津港の入港条件により横浜港、川崎港へ横持ちされている。</li> <li>● 中古自動車の増加に伴いモータープール(ストックヤード)が不足。富津地区への横持ちの発生や港湾エリア外にモータープールを設けている企業もある。</li> <li>● 原木や木製品の運搬船、砂利・砂の運搬船の大型化が進んでいる。</li> <li>● 大型クルーズ船寄港に際して岸壁の利用調整を行っている。</li> </ul> <p>【富津地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 富津地区における取扱貨物量が少なく、利用が低迷している。</li> </ul> <p>○物流に関する要請・ニーズ</p> <p>【木更津南部地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 大型自動車専用船をはじめとした船舶の大型化への対応</li> <li>● 大型貨物船と大型クルーズ船の2隻同時接岸</li> <li>● 中古自動車保管ヤードの拡張</li> <li>● 砂利・砂取扱岸壁の増深などの機能強化</li> <li>● 今後の道路網の充実に伴う増加貨物への対応</li> </ul>

## 2-5-2 観光・交流・アメニティに関する課題

観光・交流・アメニティに関する現状及び要請・ニーズから抽出された課題は、以下のとおりです。

観光・交流・アメニティに関する課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>● にぎわい空間の形成に向けた小型船収容施設が未整備</li> <li>● プレジャーボート収容施設が未整備</li> <li>● 国内外大型クルーズ船の受入環境整備が不十分</li> <li>● 大型プレジャーボートの受入機能がない</li> </ul>
観光・交流・アメニティに関する現状と要請・ニーズ
<p>○観光・交流・アメニティに関する現状</p> <p>【吾妻地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 吾妻地区の周辺施設は、「みなとオアシス」に登録されており、今後、整備予定の交流厚生用地は、木更津市が進めるパークベイプロジェクトの一部にもなっている。</li> </ul> <p>【木更津南部地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 木更津埠頭 H 岸壁には、平成29年に木更津港初となるクルーズ船(邦船)が寄港してから、令和4年には「にっぽん丸」が初寄港(発着港)した。</li> <li>● 木更津埠頭 H 岸壁では直轄事業により外航クルーズ船対応のための受入環境整備が実施された。</li> </ul> <p>【全地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 富津地区の新富水路などには、放置艇や不法係留艇(プレジャーボート)が点在している。</li> <li>● 吾妻地区・木更津南部地区の横水路などにも不法係留艇(プレジャーボート)が点在している。</li> </ul> <p>○観光・交流・アメニティに関する要請・ニーズ</p> <p>【全地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 緑地等の既存施設を活かしたにぎわい空間の創出</li> <li>● マリーナなど観光港としての取組み</li> <li>● 放置艇、不法係留艇等の小型船収容施設の早期整備</li> <li>● 大型プレジャーボートが係留可能な岸壁の確保</li> </ul> <p>【吾妻地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● パークベイプロジェクトと一体となった交流厚生用地等のにぎわい空間の創出</li> </ul> <p>【木更津南部地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 大型クルーズ船専用岸壁の整備</li> </ul>

## 2-5-3 環境に関する課題

環境に関する現状及び要請・ニーズから抽出された課題は、以下のとおりです。

環境に関する課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 次世代エネルギーの利用・受入可能性の検討</li> <li>● 多様な生物が生息する盤洲干潟の保全継続</li> <li>● 豊かな自然環境を有する港湾緑地の活用</li> </ul>
環境に関する現状と要請・ニーズ
<p>○環境に関する現状</p> <p>【全地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 木更津港は京葉臨海コンビナートの一翼を担う工業港であり、CO<sub>2</sub> を多く排出する企業が多数立地している。</li> <li>● 全国の港湾では、カーボンニュートラルポートの形成に向け、港湾脱炭素化推進計画の検討が進められている。</li> <li>● 富津みなと公園をはじめ、各地区に港湾緑地が整備されている。</li> </ul> <p>【吾妻地区・江川地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 木更津港内の盤洲干潟は重要湿地 500 に指定されている広さ約 1,400ha の砂干潟である。</li> <li>● 木更津市等では盤洲干潟の保全活動として清掃活動を定期的に行っている。</li> </ul> <p>○環境に関する要請・ニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● カーボンニュートラルに向けた取組みの推進</li> <li>● 貴重な自然の干潟である盤洲干潟の保全</li> </ul>

## 2-5-4 安全・安心に関する課題

安全・安心に関する現状及び要請・ニーズから抽出された課題は、以下のとおりです。

安全・安心に関する課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 耐震強化岸壁が未整備(木更津南部地区)</li> <li>● 木更津航路における貨物船とプレジャーボートの輻輳</li> <li>● 作業船・官公庁船等の係留場所が点在</li> <li>● 放置艇、不法係留艇の収容施設の不足</li> </ul>
安全・安心に関する現状と要請・ニーズ
<p>○安全・安心に関する現状</p> <p>【木更津南部地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 緊急物資輸送用として富津地区 F 岸壁が耐震強化岸壁として整備されている。また、木更津南部地区 F 岸壁も耐震強化岸壁として計画されているが未整備の状態である。</li> <li>● 木更津南部地区の小型船だまりが未整備であることから、ガット船、タグボート、巡視船等が吾妻地区、木更津南部地区に点在している。</li> <li>● 木更津航路における貨物船とプレジャーボートの行き会い等、船舶の航行に支障をきたしているエリアがある。</li> </ul> <p>【富津地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 富津地区の新富水路などには、放置艇や不法係留艇(プレジャーボート)が点在している。</li> </ul> <p>○安全・安心に関する要請・ニーズ</p> <p>【全地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 航路の適切な維持浚渫</li> </ul> <p>【木更津南部地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 耐震強化岸壁の早期整備</li> <li>● 木更津南部地区小型船だまりの早期整備</li> <li>● 木更津航路は狭いため、貨物船とプレジャーボート等が輻輳すると危険</li> </ul> <p>【吾妻地区・富津地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 放置艇、不法係留艇等の小型船収容施設の早期整備</li> </ul>