

木更津港の現状について

資料 2

木更津南部地区



富津地区



吾妻地区



江川地区



君津地区



令和5年3月23日
千葉県県土整備部港湾課

※当日資料から一部修正



1. スケジュール(案)

2. 木更津港の現状

(1)木更津港の概要

(2)木更津港港湾計画策定の沿革

(3)取扱貨物量の推移(前回改訂時からの変化)

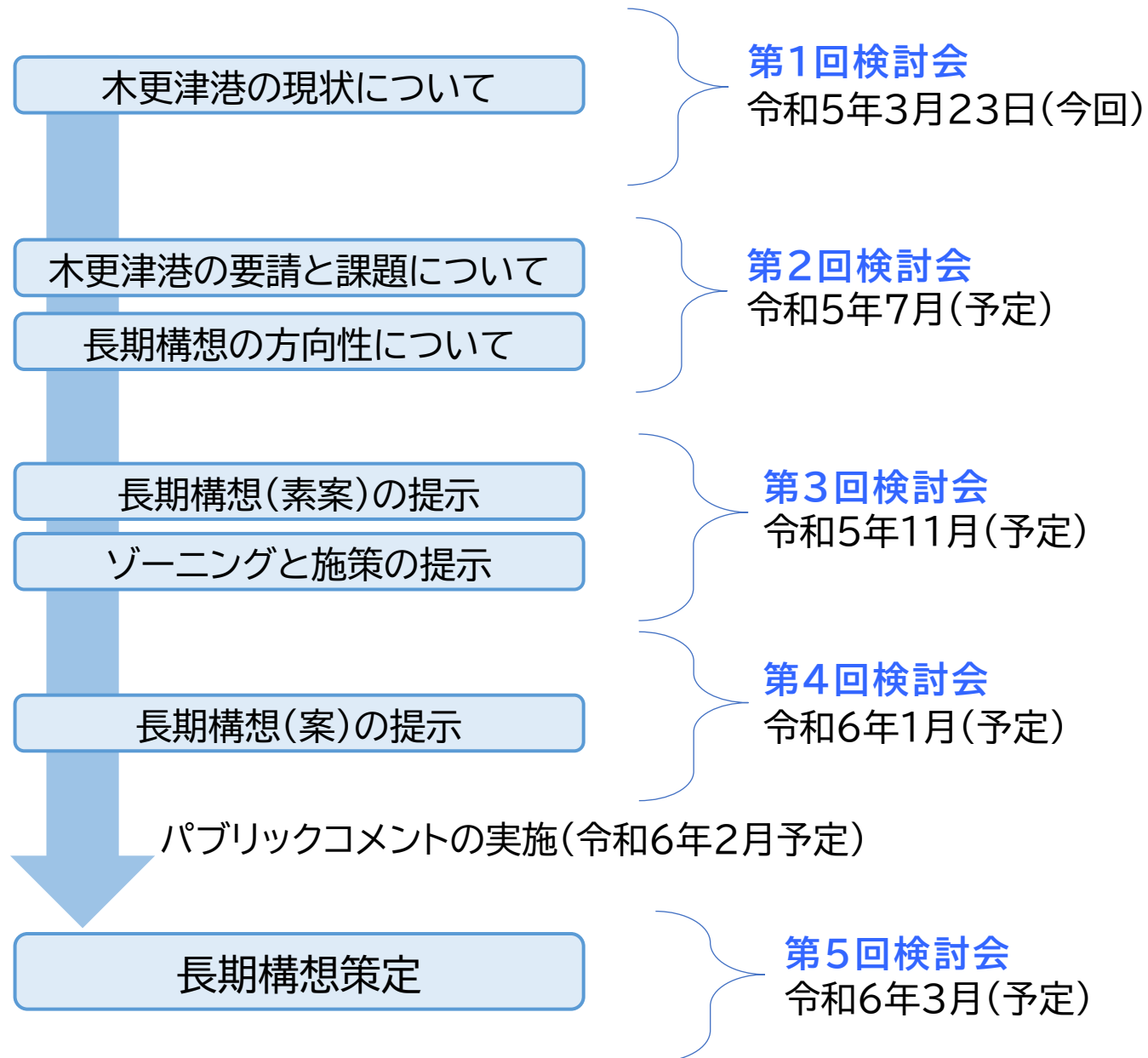
(4)地区別利用状況



3. 木更津港を取り巻く環境の変化

1. スケジュール(案)

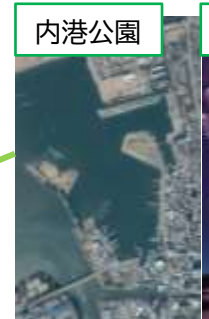
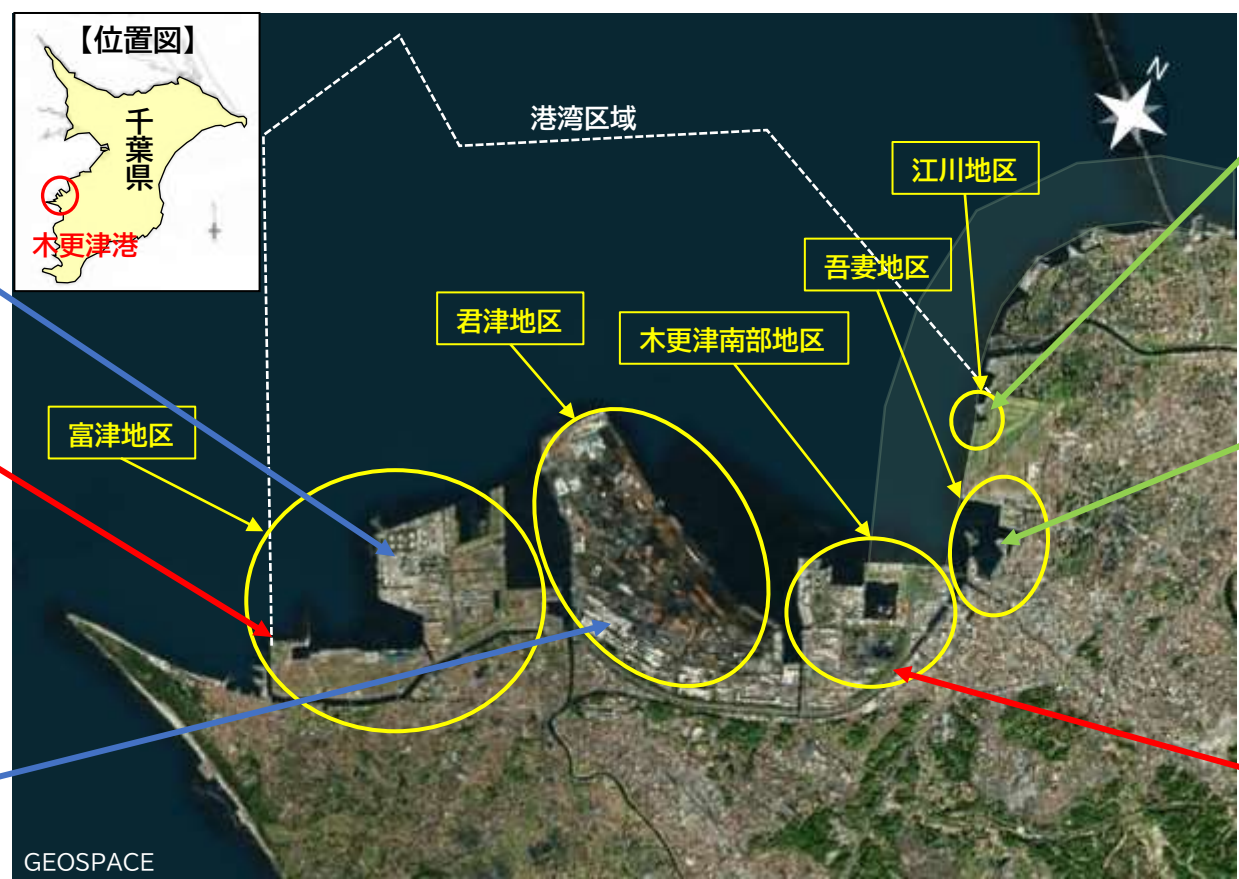
木更津港長期構想検討会における検討内容



2. 木更津港の現状

(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る。
- 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を有する港湾である。
- 港湾取扱貨物量は約6,199万トン(令和3年)で全国第12位である。
- 木更津港では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り扱いしており、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工業地帯の一翼を担っている。



2. 木更津港の現状

(2)木更津港港湾計画策定の沿革

昭和42年9月 木更津港港湾計画新規策定

平成10年7月 木更津港港湾計画改訂

目標年次:平成20年代前半

(平成15年4月)総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)

(平成18年3月31日)木更津港湾物流効率化特区

(平成20年4月)木更津南部地区H岸壁(-12)の供用開始

平成22年3月 木更津港港湾計画改訂

目標年次:平成30年代前半

(平成23年5月31日)国際バルク戦略港湾(鉄鉱石)

平成23年8月 軽易な変更
平成25年12月 一部変更
平成27年2月 軽易な変更

(平成30年12月)クルーズオブザイヤー2018特別賞

2. 木更津港の現状

(3) 取扱貨物量の推移(前回改訂時からの変化)

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3年は約62,000千トンの取扱となっている。
- 木更津港全体の貨物量では輸出入貨物が約75%を占め、特に輸入は約68%と、外貿の取扱が多い港である。

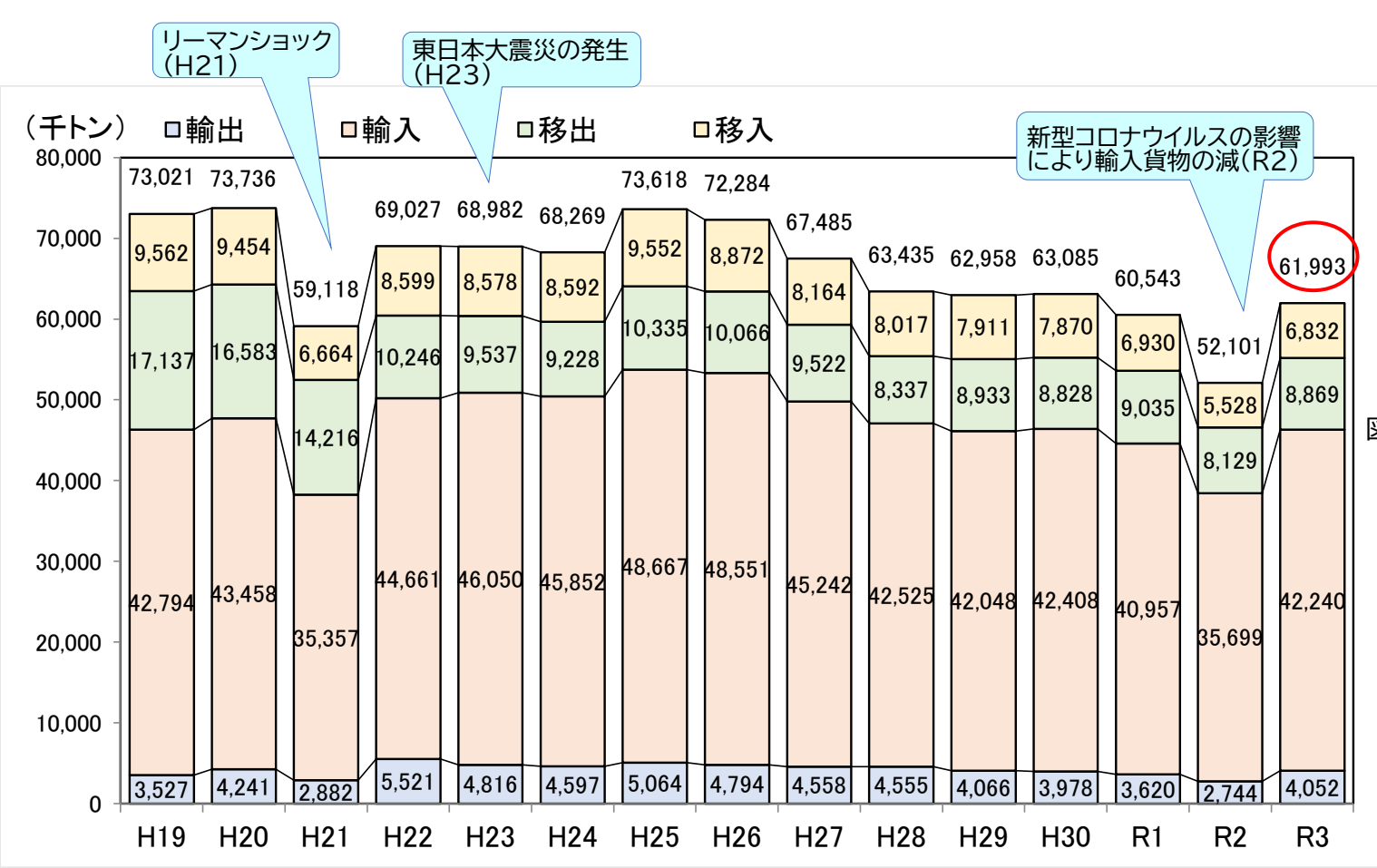


図 木更津港輸出入別取扱貨物量の推移

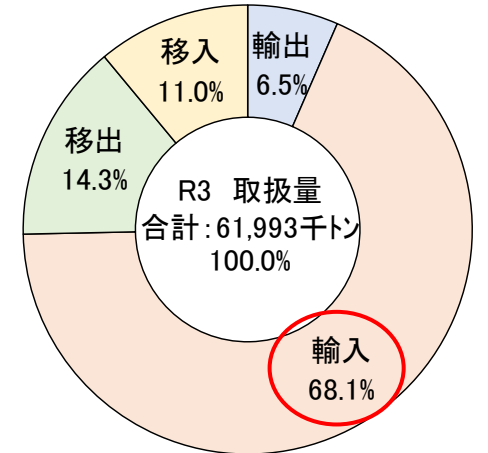


図 木更津港取扱貨物の輸移出入別構成比(令和3年)

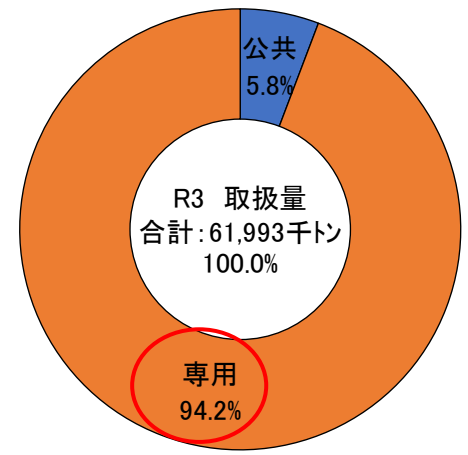


図 木更津港取扱貨物の公専別構成比(令和3年)

2. 木更津港の現状

(3) 取扱貨物量の推移(前回改訂時からの変化)

② 公共貨物

■ 木更津港全体の約6%(R3)を占める公共貨物の推移は、既定計画基準年であるH19年より約4,600千トン減少し、約3,600千トン(R3)の取扱となっている。

■ 公共貨物は砂利・砂の移出・移入が中心であり、安定的に推移し、約75%を占める木更津港の主要貨物である。平成28年以降は、中古自動車の輸出増加に伴い貨物量が増加傾向にある。

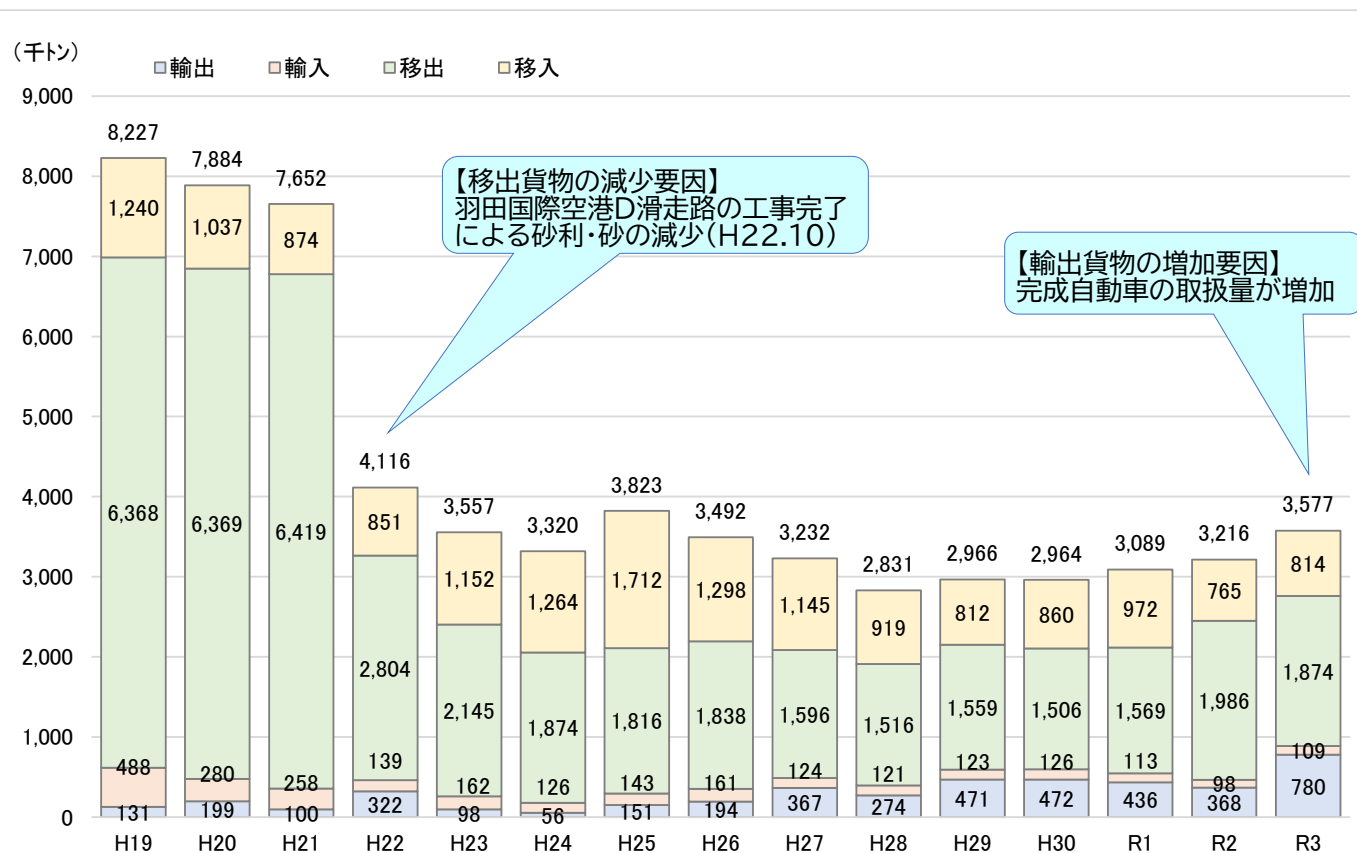


図 輸移出入別公共取扱貨物量の推移

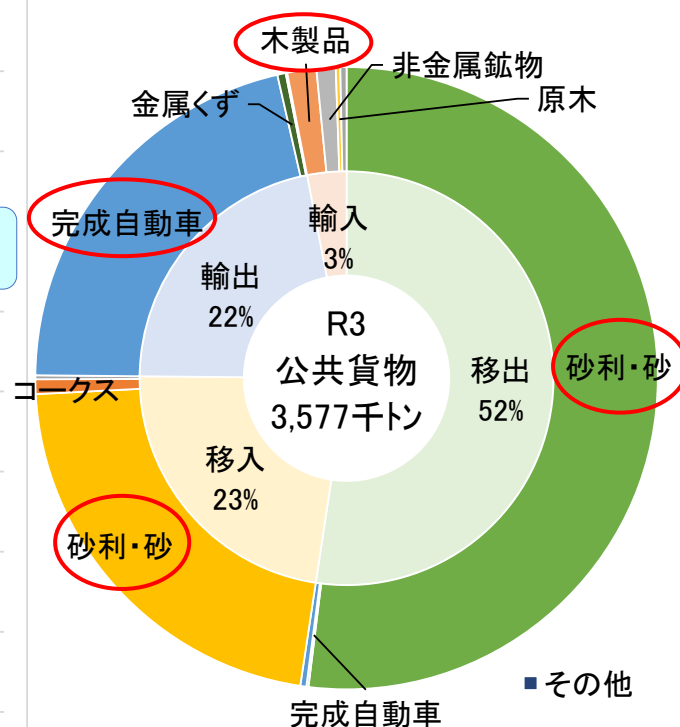


図 公共貨物の輸移出入別構成比及び貨物構成比(令和3年)

2. 木更津港の現状

(3)取扱貨物量の推移(前回改訂時からの変化)

③専用貨物

■木更津港全体の約94%(R3)を占める専用貨物の推移は、平成25年をピークに減少傾向で推移し、令和3年は約58,000千トンの取扱となっている。

■専用貨物は輸入が72%占めており、鉄鉱石、LNG、石炭が主要貨物である。R2年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により貨物量が減少したが、R3年は貨物量が回復している。

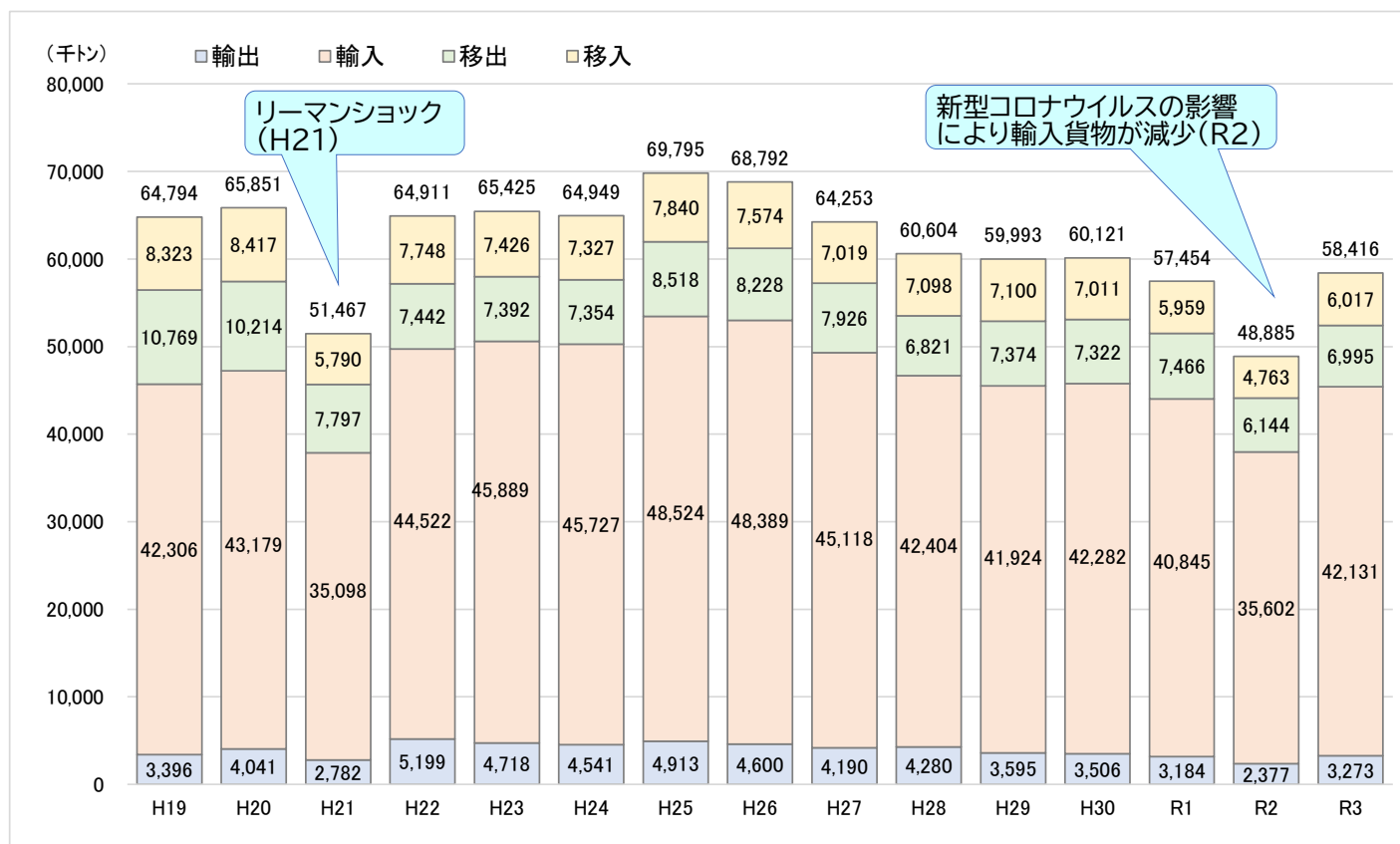


図 輸移出入別専用取扱貨物量の推移

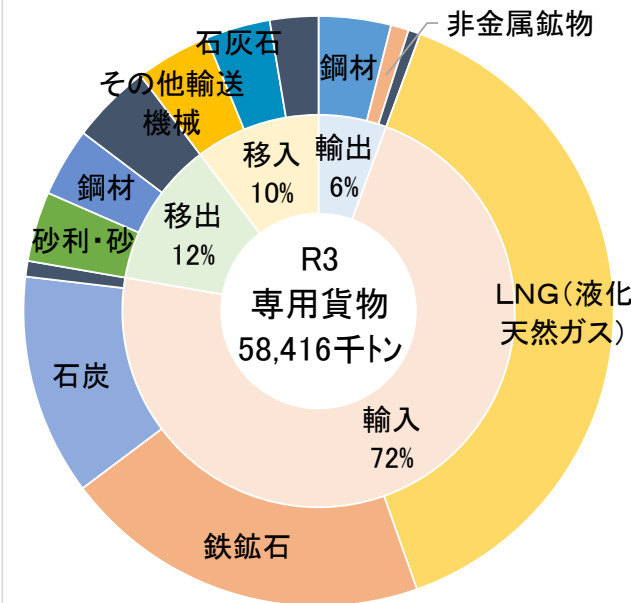


図 専用貨物の輸移出入別構成比及び貨物構成比(令和3年)

2. 木更津港の現状

(4) 地区別利用状況

木更津南部地区



富津地区



君津地区



吾妻地区



江川地区



2. 木更津港の現状

(4) 地区別利用状況

① 木更津南部地区(物流)

- 利用状況について、砂利・砂は改訂時と同様に取扱拠点として利用されているが、水面貯木場は平成29年3月以降利用が休止となった。
- 平成20年4月には木更津埠頭H岸壁が供用開始し中古自動車の取扱が開始され、現在は多くのモータープールが設けられている。
- 周辺には商業施設が建設され、土地利用が進んでいる。

前回改訂時(H21年)



現状(R2年)



2. 木更津港の現状

(4) 地区別利用状況

① 木更津南部地区(クルーズ船)

■木更津埠頭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(右図)を実施するなど、クルーズ船の誘致に取り組んでいる。

表 木更津港におけるクルーズ船の寄港実績

寄港スケジュール	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	ぱ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～11月11日	ぱしふいっくびいなす	木更津埠頭H岸壁	183.4	6.5	471	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～9月23日	ぱしふいっくびいなす	木更津埠頭H岸壁	183.4	6.5	441	不明
R2年9月25日 (新型コロナにより中止)	ぱしふいっくびいなす	-	-	-	-	-
R4年12月4日～12月6日	にっぽん丸	木更津埠頭H岸壁	166.6	6.6	250	木更津港発着 伊勢神宮クルーズ (木更津 ⇒ 鳥羽)

出典:木更津市経済部観光振興課提供資料、木更津市HP、新聞記事等より作成



木更津市経済部観光振興課提供



木更津市経済部観光振興課提供

写真 にっぽん丸着岸の様子(木更津埠頭H岸壁)



木更津市経済部観光振興課提供

写真 歓送迎等の様子

2. 木更津港の現状

(4) 地区別利用状況

② 君津地区(物流)

- 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る。
- 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なされている。

表 鉄鉱石運搬船の船型別入港隻数

※入出港記録を基に千葉県が集計し作成

総トン数	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
～40,000GT	5	1	4	4	1	2			1	3	1			1
40,000～80,000GT	10	5	12	6		2				6	8	16	7	4
80,000～100,000GT	53	33	57	48	55	57	54	45	37	34	36	25	24	32
100,000～120,000GT	64	45	61	61	49	55	40	35	44	46	42	51	32	46
120,000～160,000GT	4	2	1	6	9	7	25	22	18	18	18	18	23	26
160,000～200,000GT	1	2	4	4	2	9	4	4	1	2	4	2	1	2
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



出典: 木更津市HP

写真 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

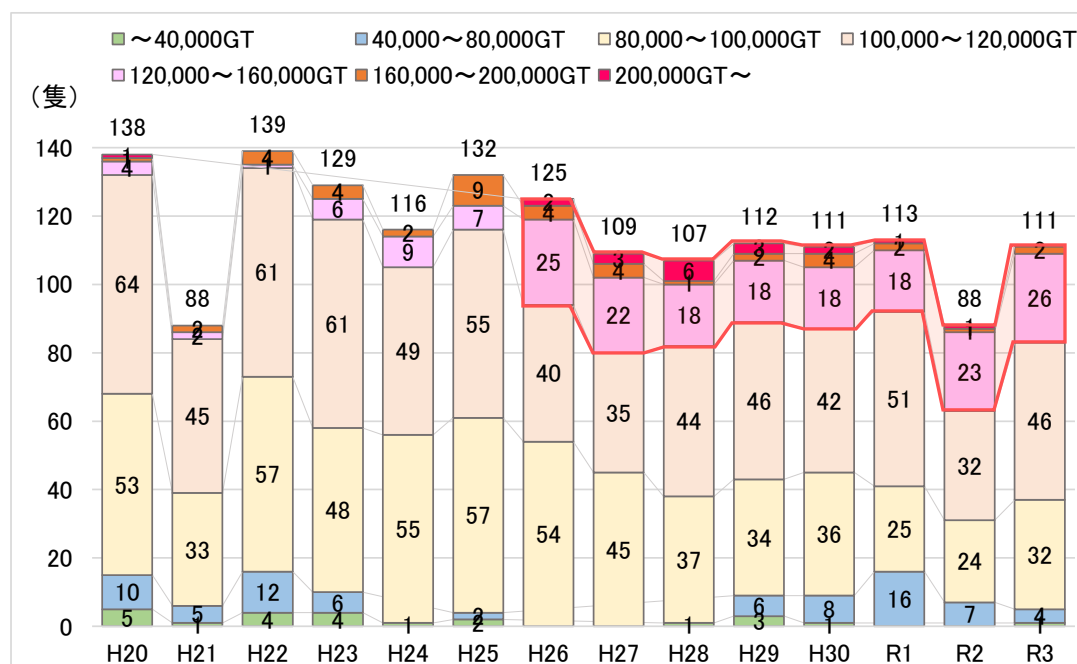


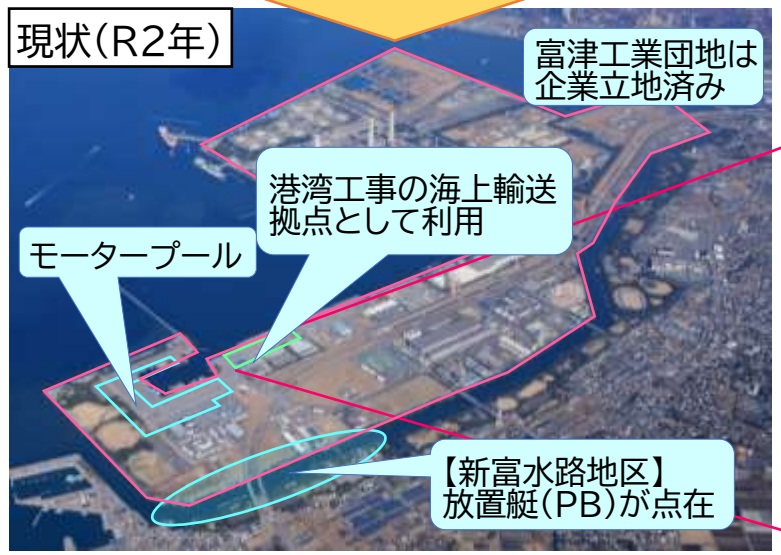
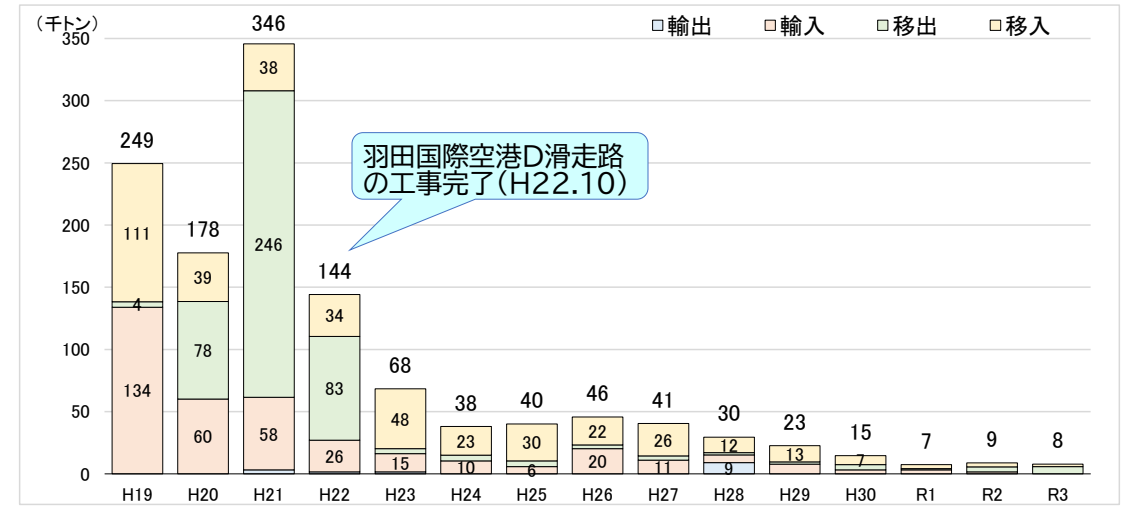
図 鉄鉱石運搬船の船型別入港隻数の推移

2. 木更津港の現状

(4) 地区別利用状況

③ 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3年は8千トンと低利用な状況となっている。
 ■ 港湾関連用地には、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る。

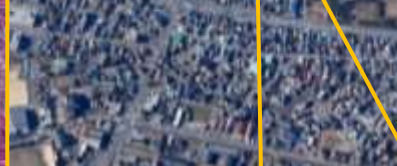
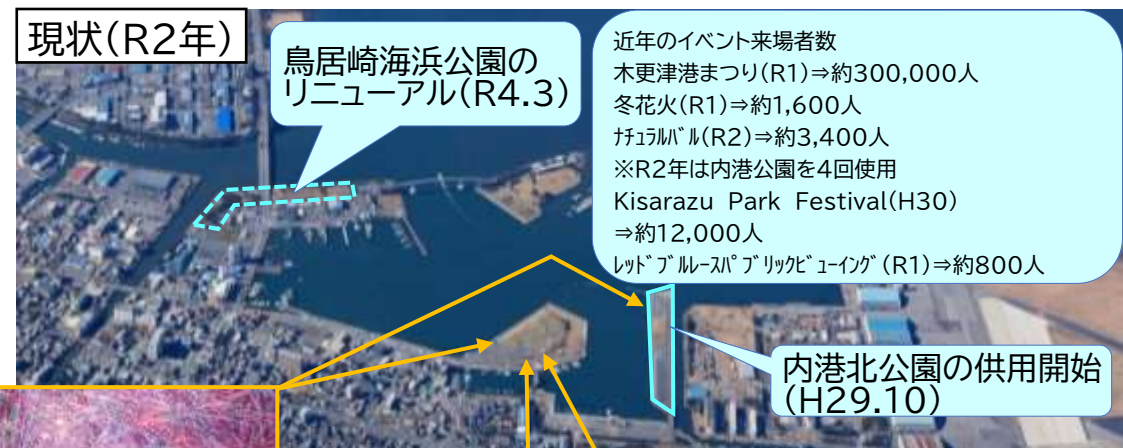


2. 木更津港の現状

(4) 地区別利用状況

④ 吾妻地区(賑い空間)

- 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る。
- また、平成29年10月に内港北公園が供用開始、令和4年3月に鳥居崎海浜公園がリニューアルし、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賑わいを見せるなど、地域振興に向けた交流拠点として機能している。



2. 木更津港の現状

(4) 地区別利用状況

⑤ 江川地区

- 江川地区全面の海域は、東京湾に残された貴重な干潟である「盤洲干潟」が広がっている。
- 小型船舶溜まりが整備され、漁船等が係留している。



出典:木更津港港湾区域の変更(H25.12)
写真 盤洲干潟



出典:PORTofKISARAZU2020
写真 潮干狩りの様子



出典:木更津港港湾区域の変更(H25.12)



写真 盤洲干潟の海苔養殖

3. 木更津港を取り巻く環境の変化

① 港湾を取り巻く情勢変化

世界的な情勢変化

- ① 新型コロナウイルス感染症拡大
- ② ウクライナ侵攻によるエネルギー危機
- ③ 2050年カーボンニュートラル宣言

国内の情勢変化

- ④ 2024年問題(働き方改革)
- ⑤ デジタルトランスフォーメーション(DX)の加速
- ⑥ 巨大地震発生リスクの増加と国土強靱化
- ⑦ インバウンド需要への対応(観光)

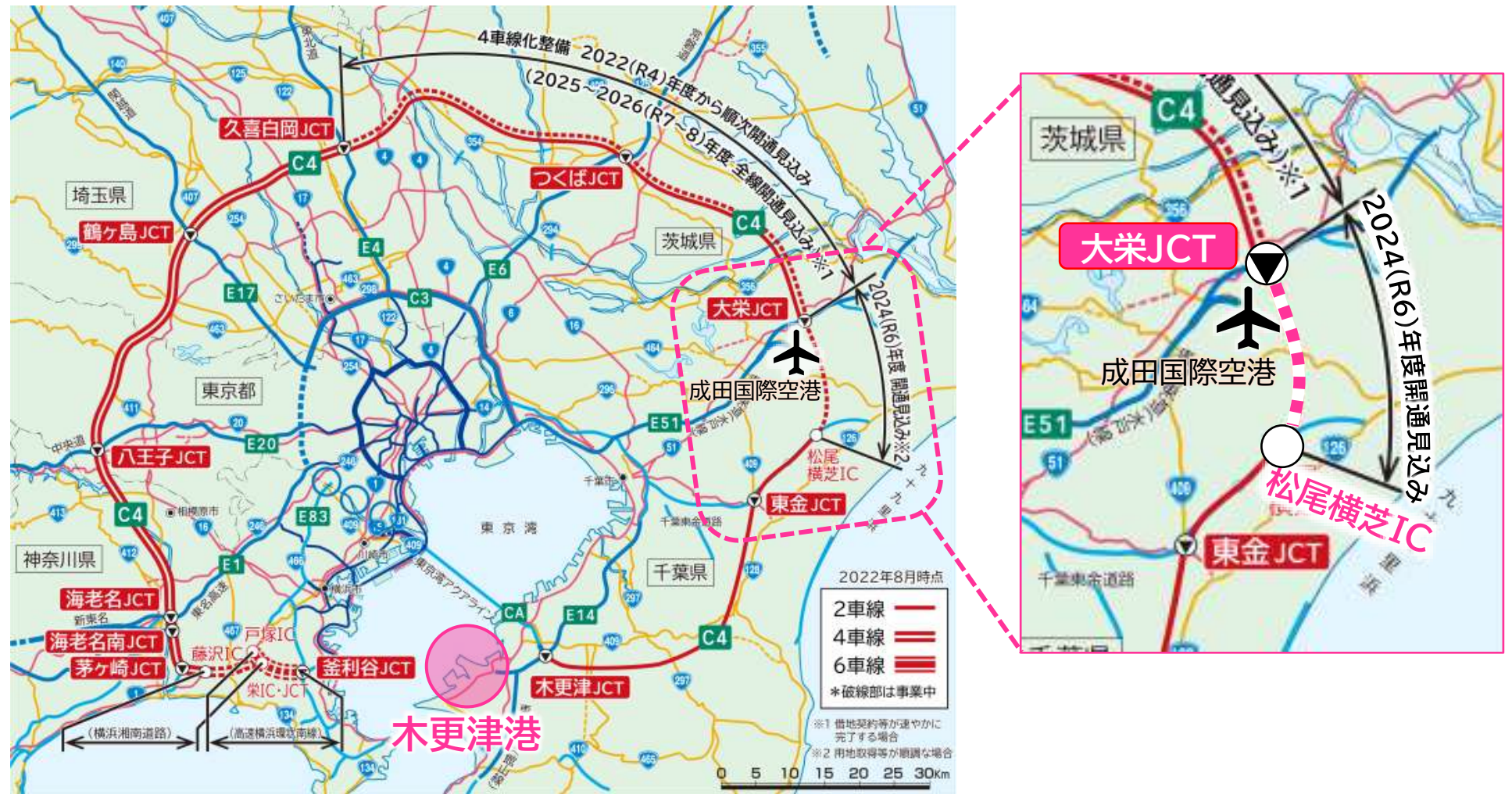
港湾ビジョン

- ⑧ PORT2030
(中長期政策の方向性(8本柱))

3. 木更津港を取り巻く環境の変化

②木更津港の道路ネットワーク(首都圏中央連絡自動車道)

■首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、都心から約40~60kmを環状に連絡する全長約300kmの高規格幹線道路で、令和6年度見込まれている、大栄・松尾横芝間の開通により、成田空港と接続され、圏央道沿いの地域から木更津港へのアクセスの向上が図られる。



出典:国土交通省関東地方整備局HP資料を加筆

図 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の概要

3. 木更津港を取り巻く環境の変化

③木更津港脱炭素化推進計画・協議会

【カーボンニュートラル社会への要請】

- 2020年10月、国は「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、2021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。

⇒「地球温暖化対策計画」(令和3年10月22日閣議決定)に記載

【カーボンニュートラルポート形成計画】

- 港湾は、CO2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**

⇒CO2削減の余地が大きい地域

⇒脱炭素エネルギーである**水素**や**燃料アンモニア**の**輸入拠点**

- 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る。

【港湾脱炭素化推進協議会】

- 港湾法の一部を改正する法律案が閣議決定(令和4年10月14日)

⇒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**とされた

⇒港湾脱炭素化推進計画の作成及び実施に際して、**協議会を積極的に活用することが望ましい**とされた



資料:国土交通省HP

図 カーボンニュートラルポート(CNP)の形成のイメージ

木更津港における港湾脱炭素化推進協議会を令和5年3月27日(月)開催予定