

木更津港港湾計画策定検討会 第2回検討会資料

資料 1



令和7年11月
千葉県 県土整備部 港湾課

港湾計画策定検討会・幹事会の進め方

1

■木更津港の現状と課題

■将来の基本フレーム(マクロ推計)

■木更津港長期構想

- ✓ 将来像、基本方針
- ✓ 基本理念、取組施策
- ✓ 空間利用ゾーニング

■木更津港の基本方針

- ✓ 目標年次と港湾計画の方針
- ✓ 基本フレーム(ミクロ+マクロ推計)

■要請と課題への対応方針

- ✓ 主要施設の配置イメージ

■港湾計画(素案)

- ✓ 個別施設計画

■港湾計画(案)

木更津港長期構想検討会(全4回)

木更津港港湾計画策定検討会(第1回)
幹事会(第1回)

木更津港港湾計画策定検討会(第2回)
幹事会(第2回)

木更津港港湾計画策定検討会(第3回)
幹事会(第3回)

木更津港港湾計画策定検討会(第4回)
幹事会(第4回)

1 幹事会・検討会での主な意見と対応

- (1)第1回幹事会での主な意見と対応
- (2)第1回検討会での主な意見と対応
- (3)第2回幹事会での主な意見と対応

2 木更津港の基本方針

- (1)目標年次と港湾計画の方針
- (2)港湾の基本フレーム(推計の考え方)
- (3)取扱貨物の見通し

3 要請と課題への対応策

- (1)木更津南部地区
- (2)富津地区

4 今後のスケジュール

(1) 第1回幹事会での主な意見と対応

幹事会での主な意見と対応 (1)

	主な意見	対応	対応頁
1	○木更津市では、内港の賑わい創出を既定計画でも位置付けており、木更津港湾計画との連携を図っているが、昨年2月に策定された長期構想において内港の計画はこれまでの考え方との変更点はあるのか。	○既定計画のコンセプトから長期構想のコンセプトにかけて大きく変更した箇所はない。 ○吾妻地区は、小型船と観光等のアメニティを中心に対応していく方針で木更津市と調整を行う。	—
2	○昨年度末に長期構想の策定をされているが、それに加えて港湾脱炭素化推進計画も策定されている。 ○港湾脱炭素化推進計画では、例えば次世代エネルギーの受け入れや、貯蔵等の受け入れ環境整備も検討することになっている。 ○次期港湾計画には、脱炭素化推進計画に関連した内容を盛り込むよう検討いただきたい。	○港湾脱炭素化推進計画については、企業情報をしっかりと把握しながら連携し、次世代エネルギー等の脱炭素化に繋がる計画が盛り込まれるようであれば、今回の計画にも取り込んでいく。	—
3	○木更津南部地区において、将来的に完成自動車の拠点を富津地区に移動させるとの説明があったが、現在の木更津南部地区G・H岸壁の今後の利用と併せて、富津地区の新規岸壁の位置付けについて、RORO船の新たな需要についてしっかりと分析していただきたい。	○木更津南部地区から富津地区へ完成自動車を移動させた際の木更津南部地区における新規貨物の需要については、引き続き関係機関や各企業と協議をしたうえで、需要や動向等についてしっかりと把握し、計画を進めていく。	スライド21
4	○一昔前はPCC船の船長199m級であったが、230m級のPCC船は増えてきているのか。	○内航船は基本的には199mであるが、外航船の大型化は顕著となっている。 ○今回計画では対象船舶を230mとしており、将来の需要や動向等を踏まえて計画を進める方針である。	スライド27
5	○昨年度末の軽易な変更において、木更津南部地区の水面貯木場及び水面整理場を削除したが、水面整理場と水面貯木場は繋がっており、今後の検討で必要な保管用地の面積を出したうえで、すべてを埋めるのか、一部残すのか、検討をするということで良いか。	○長期構想においては、水面貯木場の一部を埋立てることとしており、すべてを埋立てる方針にはしておらず、埋立て面積については、今後、貨物需要等を踏まえ検討、調整をしていく。	スライド26

(1) 第1回幹事会での主な意見と対応

幹事会での主な意見と対応 (2)

	主な意見	対応	対応頁
6	<ul style="list-style-type: none"> ○港湾計画策定スケジュールについて、予定では令和8年10月の港湾分科会での審議を予定しているとのことだが、10月審を逆算してスケジュールを組んだ場合、港湾計画の審査スケジュールだと令和8年5月下旬に本省キックオフ、6月下旬に本省持ち込みとなり、そこからは内容が固まった状態で港湾局内の調整を進める手続きとなる。 ○検討会が終わっていない中、もしくはパブコメも令和8年7月頃の実施予定とのことだが、パブコメ・検討会・幹事会の意見で大幅な手戻りが生じる懸念もあるため、スケジュールについて要検討していただき、本省の審査スケジュールも踏まえて検討会等を進めていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○国と調整しながら、進めていく。 	—
7	<ul style="list-style-type: none"> ○完成自動車の機能を富津地区に移行させることで、バースウインド的にはだいぶ余裕がでてくる。 ○本当にもう1バース必要なのかをよく検討した方が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○一般貨物、完成自動車、RORO貨物のそれぞれの貨物需要や将来動向を把握し、木更津G岸壁、H岸壁バース占有率を精査したうえで新規バースの必要性を検討していく。 	スライド22
8	<ul style="list-style-type: none"> ○富津地区については自動車の物流拠点にするため、機能集約して岸壁を整備するとのことだが、埠頭用地の確保、モータープールの確保を十分にする必要がある。 ○また背後圏の土地利用や土地の確保も検討いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○将来の完成自動車の需要や対象船舶(230m)に合わせて、効率的な受け入れが可能となるよう岸壁や埠頭用地、港内のモータープールの整備を計画していく。また、背後圏の土地利用についても港湾利用者のニーズを確認したうえで検討を進めてく。 	スライド27
9	<ul style="list-style-type: none"> ○現在の富津地区は水深が7.5mだと思うが、もう少し水深が深く、大きな船舶が来るようになると思うため、航路の水深、幅員の確認をし、検証する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○完成自動車の機能を富津地区に移転することを踏まえ、船舶の航行安全性を確保するため、航路・泊地(-7.5m)の浚渫を図る。 	スライド28

(2) 第1回検討会での主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
1	○長期構想において富津地区では、ブルーカーボン等の環境に関する意見が強かったと記憶している。	○港湾計画では、カーボンニュートラルポートの形成を目指すため、次世代エネルギー・クリーンエネルギーの利活用促進の検討及びグリーンインフラ、ブルーカーボンの維持・拡大を図る方針である。	—
2	○昨年度3月に変更した木更津南部地区小型船だまりにおいて、出入りの際に間口が狭くなったことから、船だまりの係留船による航行船舶の死角が生じる。 ○船だまり内にて木更津マリーナから出航してくるプレジャーボートとの競合も考えられ、ガット船とプレジャーボートでは目線がかなり異なるため、係留船による死角が顕著となる。 ○港湾計画変更の際には、利用調整をしっかり検討し、形状変更を含めた検討調整をしていただきたい。	○今後、利用者・木更津保安署と協議をしながら進めていく。	—
3	○間接的ではあるが、不法係留の船舶の強制撤去する行政執行も可能となった。 ○このことで小型船舶の航行モラルも向上されることにより、死角の危険性も解決に向かうのではないか。	○小型船だまりの利用実態を把握し、航行の安全性および適切な利用マナーが確保されるよう、利用方針を策定する。	—

(3) 第2回幹事会での主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
1	○RORO貨物需要に木更津港背後地域との記載があるが、袖ヶ浦市は対象として含まれているか。距離的には千葉港よりも木更津港が近くなるため、貨物のポテンシャルとして含まれられるのではないか。	○袖ヶ浦市を含む圏央道沿いの市町を対象とした。	スライド16
2	○現在、千葉港でRORO船対応の岸壁を整備しているが、木更津港でもRORO船対応の岸壁の需要があるとのことで、千葉港と木更津港の関係を整理していただきたい。	○千葉港は関西方面、中国方面、四国方面であり、今回検討している木更津港は中部方面、東北方面を想定している。	—
3	○需要予測や岸壁スペック、埠頭用地面積、土地造成の埋立て土砂収支など、整理すべき事項は多々あると感じた。今回提示されたスケジュールに沿って、引き続き作業を進めていただきたい。 ○直轄基準に合致した新規岸壁計画については、前もって関東地方整備局に相談いただきたい。 ○直轄千葉港湾事務所と将来整備計画含め、調整していただきたい。	○国と調整しながら、進めていく。	—
4	○木更津港南部地区の将来の着岸イメージについて、G岸壁に3万DWT級のバルク船を想定されているが、見込みはどのような状況か。バルク貨物の集約とのことなので、-12m岸壁を有効に活用していただきたい。	○現状、3万DWT級の輸入原木船が着岸しており、今後も同様の船型が利用する見込みである。また、木材関係の他に、鋼材やコークス等のバルク貨物を集約し、-12m岸壁の有効活用を図る。	スライド24
5	○第3回幹事が令和8年2月頃と記載されており、年末年始を挟むとあまり時間がないように感じるが、スケジュールは問題ないか	○現時点では記載のスケジュールを予定している。	—

(3) 第2回幹事会での主な意見と対応

	主な意見	対応	対応頁
6	<ul style="list-style-type: none"> ○貨物量推計について、貨物量推計ガイドラインは必ず守るものではなくて、あくまで参考としていただき、順次違うやり方があれば採用していくだけで構わない。 ○中古自動車の将来推計に用いる相関係数について、相関が取れている国についてはトレンドで伸ばしているとのことだが、貨物量の増加と各国GDPの相関を取っていると思うが、相関が見られなかった国についてGDP成長率に合わせて貨物量を伸ばすのは違う。ガイドラインでも相関が見られない場合には、最新値を据え置くことや、過去数年間の推計値を平均したものを将来の推計値とする記述している。 	<ul style="list-style-type: none"> ○貨物量推計ガイドラインに基づきマクロ推計を実施したうえで、企業へのヒアリングを実施し、ミクロ推計も併せた推計手法を行った。 	スライド13
	<ul style="list-style-type: none"> ○RORO貨物需要のモーダルシフトの対象としている陸上輸送距離が比較的短いと思われるため、モーダルシフト化率を適切に設定すべき。さらに、東北3県・中部3県・木更津港のループを想定されているが、根拠として船社の要請を抑えておく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○距離帯別輸送機関分担率の実績を用いてモーダルシフト化率を設定した。 ○船社の要請は、今後のヒアリングで確認していく。 	スライド18
	<ul style="list-style-type: none"> ○千葉港と木更津港のRORO貨物の背後圏が重複する部分もある。千葉港ではすでにRORO船も就航し、直轄事業で整備も行っている。普通に考えれば千葉港で就航する方が効率的である。木更津港に新規にRORO船が就航する蓋然性を整理しておく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○千葉港は関西方面、中国方面、四国方面であり、今回検討している木更津港は中部方面、東北方面を想定している。 	—
	<ul style="list-style-type: none"> ○「安全・安心」の観点で、長期構想の中では老朽化した港湾施設の維持管理の対応が盛り込まれていたが、今回の説明ではなくなっていた。非常に重要な視点である。今回の港湾計画改訂の中で、木更津港全体の港湾施設の見直しを図る機会だと思うため、老朽化した岸壁や利用頻度の低い岸壁については、順次廃止や利用転換を図っていくタイミングだと思う。スクラップ＆ビルトへの対応を整理した方が良い。 ○施設配置、埠頭用地、臨港道路等のスペックについては、集約する貨物に耐えられる能力が確保されているか根拠の整理が必要である。 ○耐震強化岸壁は緊急物資輸送用とのことであるが、RORO貨物を扱うことになるため、幹線貨物輸送用の兼用岸壁として整理することになる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ご指摘いただいた点については、次回幹事会に向けて整理を進めいく。 	—

(1) 目標年次と港湾計画の方針

目標年次

2030年代後半を目標年次として、
「県内産業と首都圏の経済活動を支える木更津港」
「ウォーターフロントを活かした国内外の人々でにぎわう木更津港」
「自然と調和し脱炭素社会へ貢献する木更津港」
「安全・安心な暮らしと経済活動を支える木更津港」
を将来像に掲げ以下のように港湾計画の方針を定め、港湾計画を改訂する。

港湾計画の方針

【物流】

- ①自動車の輸出拠点を形成するため、大型化する自動車専用船へ対応として岸壁整備及び埠頭用地を確保する。
- ②新規貨物需要に対応するため、RORO船に対応した岸壁整備、用地造成により物流施設の新設に向けた保管・流通施設用地を確保する。
- ③大型化する内航貨物船(ガット船)へ対応するための岸壁水深を確保する。

【観光・交流・アメニティ】

- ①クルーズ船の受入拠点を形成するため、クルーズ船の受入環境を整備する。
- ②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を図るため、吾妻地区で緑地、交流厚生用地等の用地確保の早期実現を図る。
- ③多様なマリンレジャーを複合した親水拠点を形成するため、吾妻地区ではプレジャーボートや潮干狩り、江川地区では潮干狩りなどのマリンレジャーの拠点化を目指す。

【環境】

- ①カーボンニュートラルポートの形成を目指すため、次世代エネルギー・クリーンエネルギーの利活用促進の検討及びグリーンインフラ、ブルーカーボンの維持・拡大を図る。
- ②東京湾内に残された干潟や浅場等の貴重な自然環境を保全するとともに、海洋環境学習の拠点としての活用を図る。

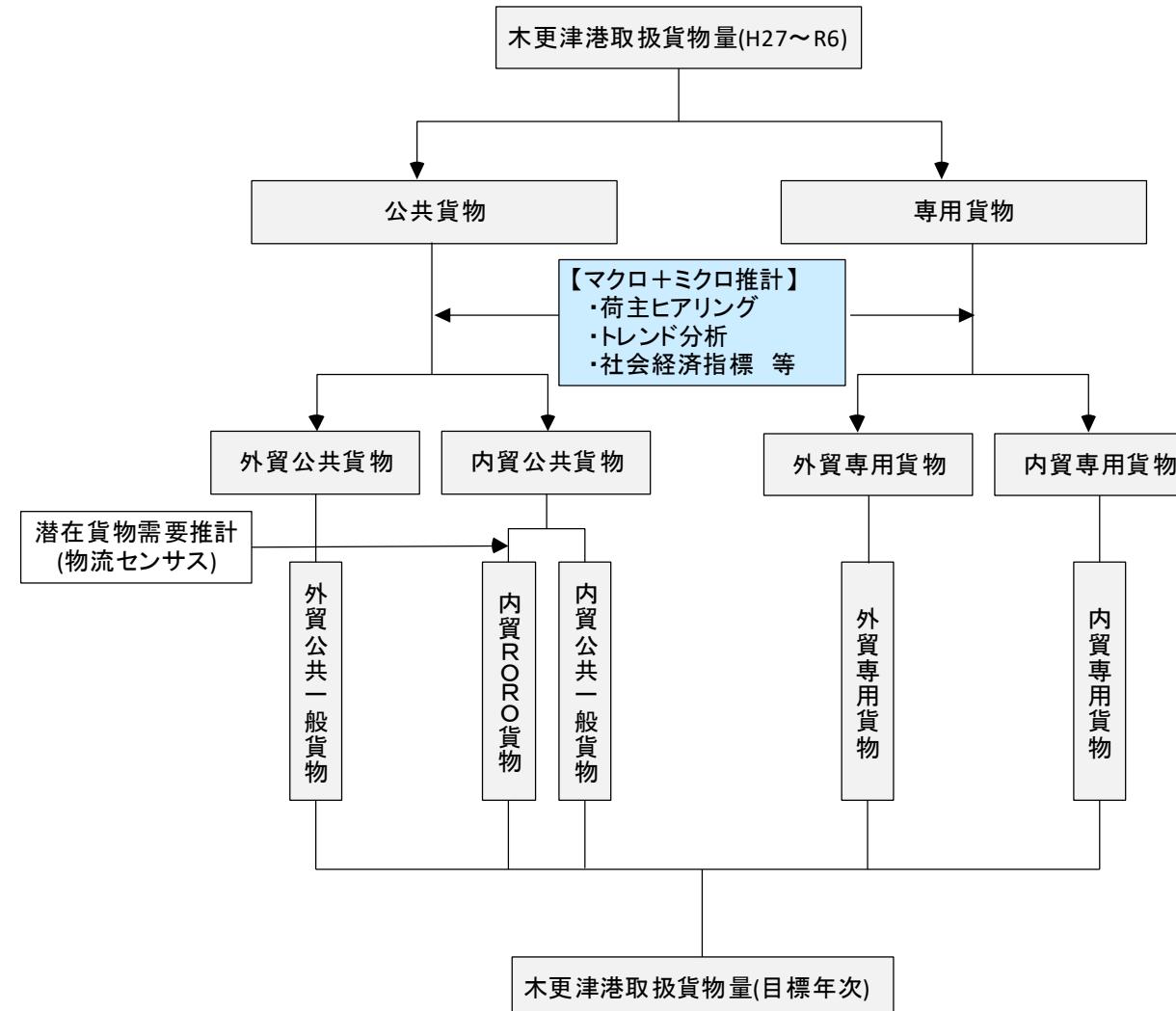
【安全・安心】

- ①激甚化する自然災害に備えた防災拠点機能の拡充するため、大規模地震に備えた耐震強化岸壁を整備する。
- ②船舶の航行安全の確保するため、物流活動に配慮した小型船(プレジャーボート、官公庁船、ポートサービス船、ガット船)の適正収容を図る。

(2) 港湾の基本フレーム(推計の考え方)

- 推計の基準年は令和6年とし、目標年次(2030年代後半)における貨物量推計のフローは以下の通り。
- 企業ヒアリングや過去の取扱実績、社会経済指標等の動向を踏まえて、公共一般貨物、内貿RORO貨物、専用貨物に区分して推計を実施。

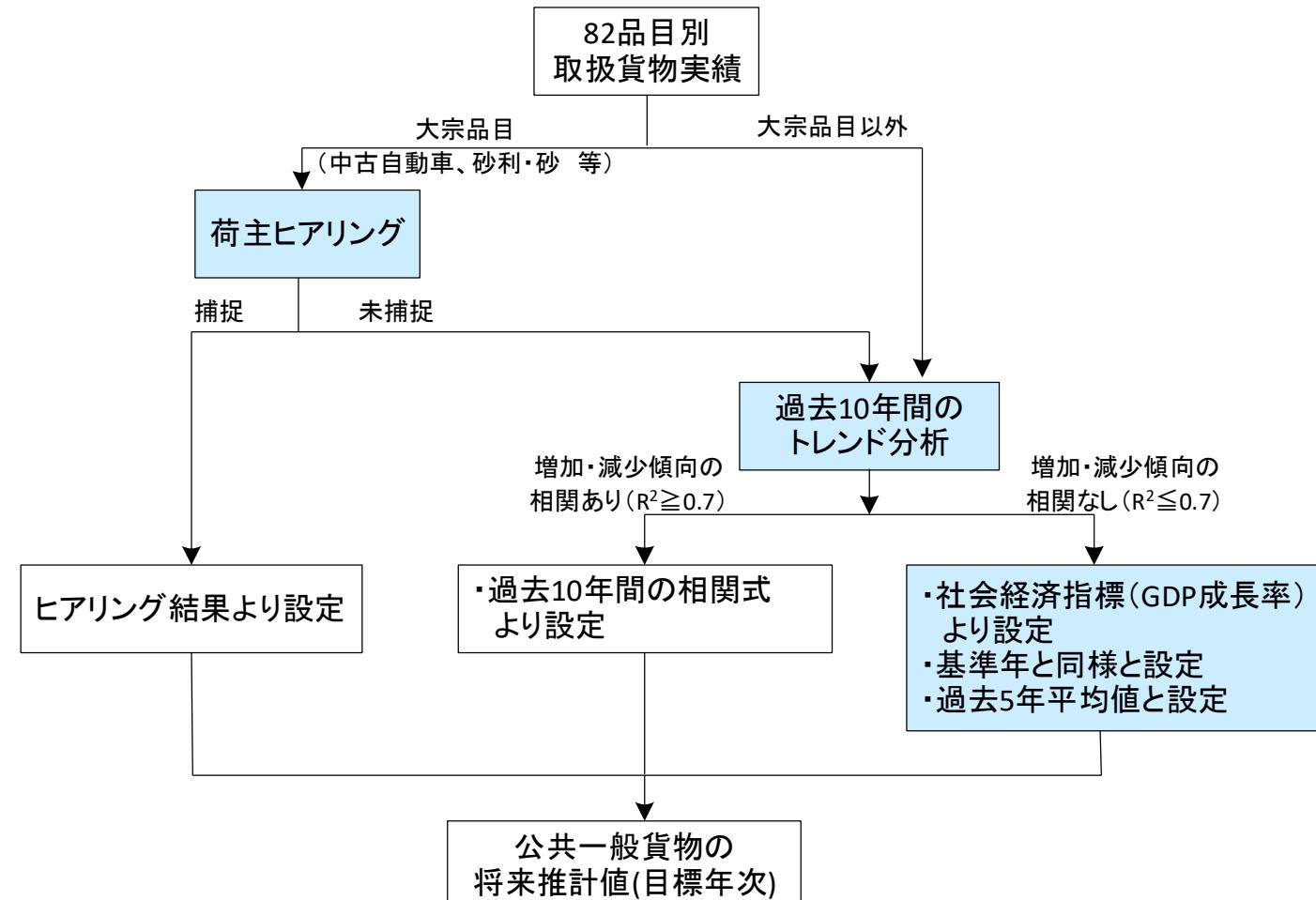
【貨物量推計の考え方】



(2) 港湾の基本フレーム(推計の考え方)

- 貨物量推計では、「港湾計画策定における取扱貨物量の推計ガイドライン(令和6年12月 国土交通省 港湾局)」の考え方を参考に、マクロ+ミクロ推計を実施。
- 大宗品目については、荷主へのヒアリングによるミクロ推計を実施。
- 大宗品目以外は、社会経済指標(GDP等)や過去10年間のトレンド等を踏まえたマクロ推計を実施。

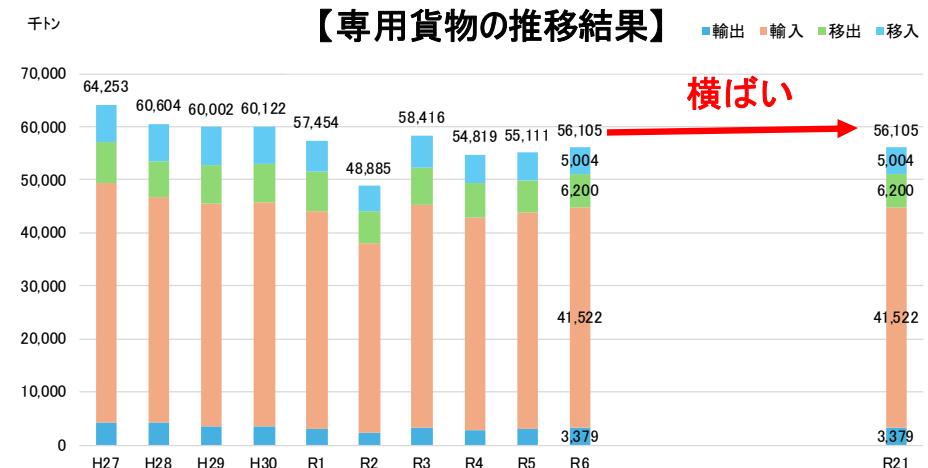
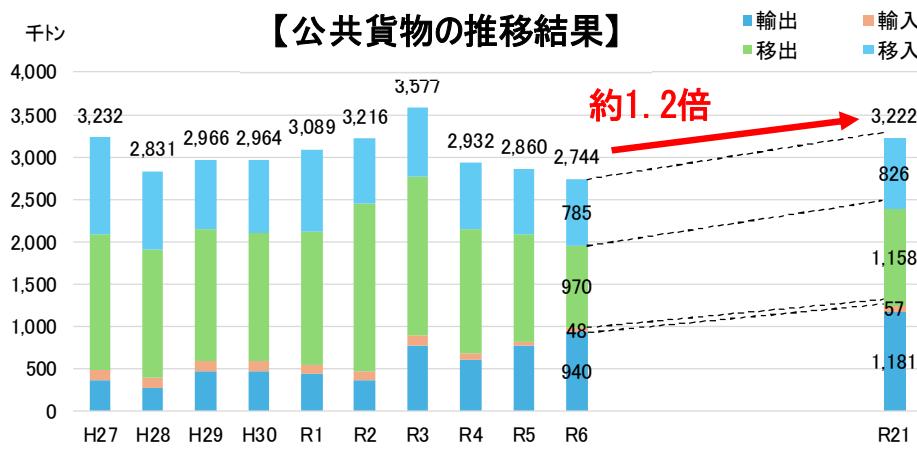
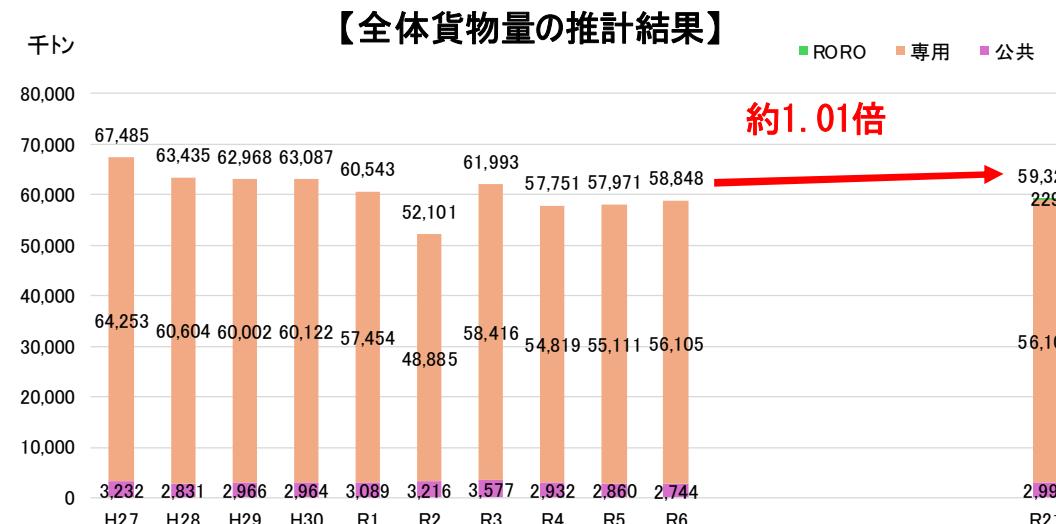
【マクロ+ミクロ推計のフロー(例: 公共一般貨物)】



(3) 取扱貨物の見通し

<① 推計結果のまとめ>

- 木更津港の総貨物量はR6の5,885万トンから将来は5,933万トンの約1.01倍となる推計結果となった。
- 公共貨物は輸出中古自動車(公共一般)の増加、RORO貨物の新規取り扱いにより約1.2倍となった。



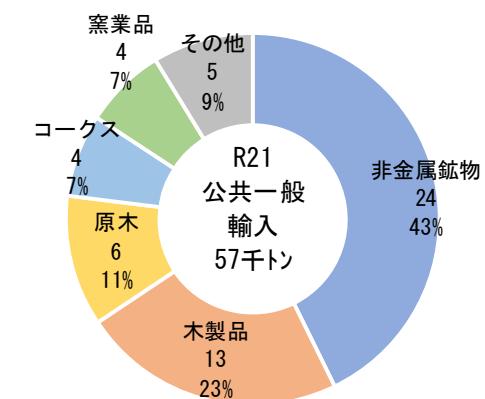
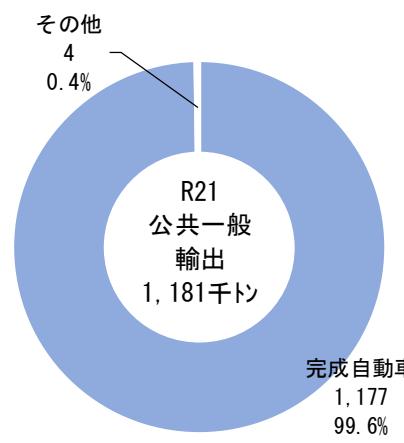
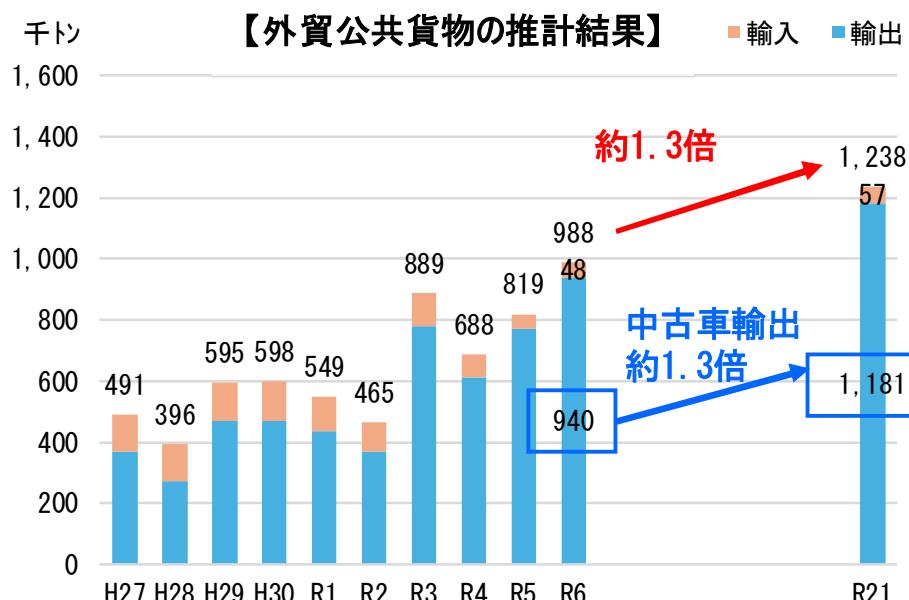
(3) 取扱貨物の見通し

<② 外貿公共貨物の推計>

- 外貿公共貨物(輸出)の約99%は中古自動車が占めており、木更津港の主要貨物となっている。
- ヒアリング等の結果を踏まえ、中古自動車(輸出)の需要は約1.3倍に増加する見込み。

【貨物量実績および設定値】

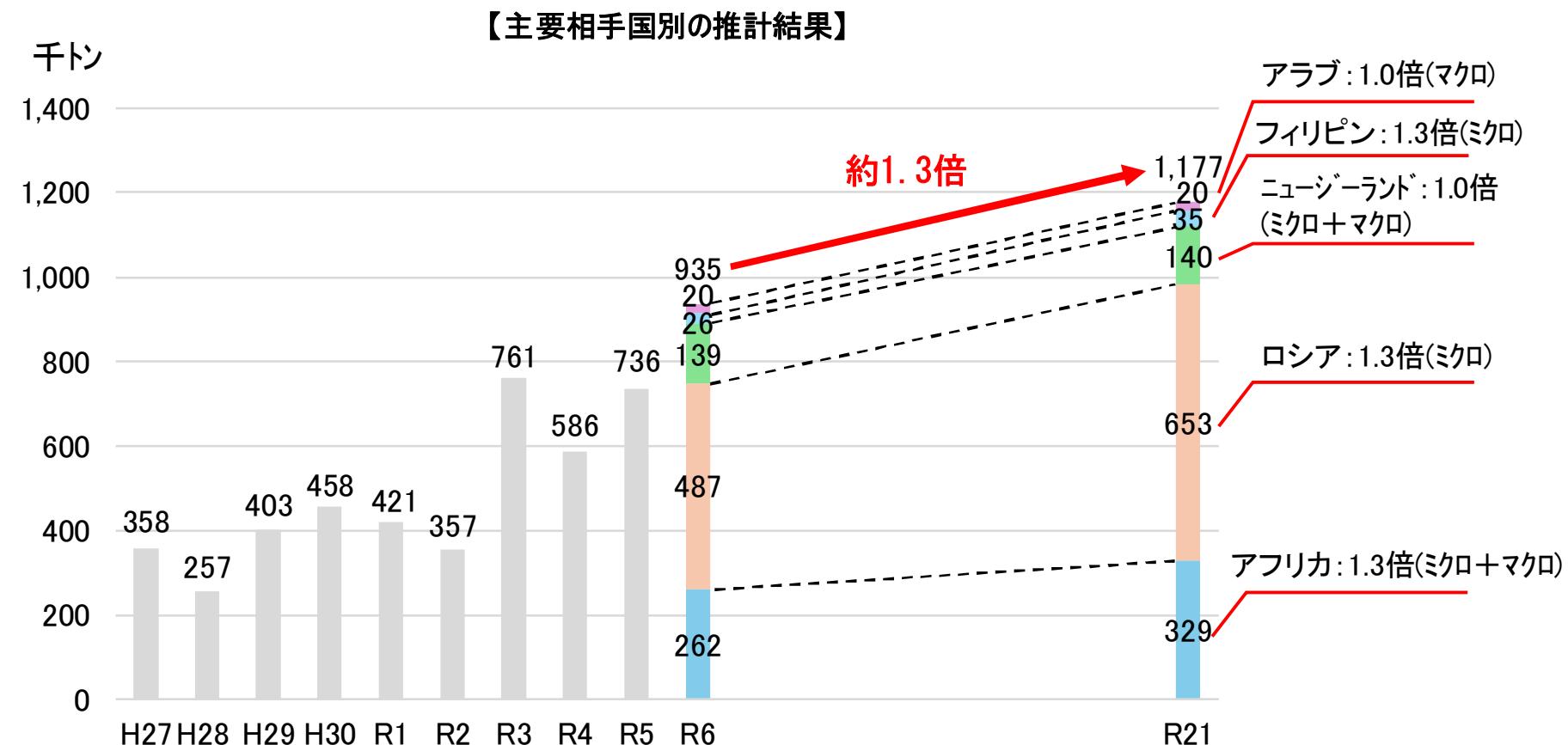
品目	出入	実績値										設定値
		H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	
完成自動車	輸出	358	257	403	458	421	357	761	586	736	935	1,177
非金属鉱物	輸入	30	25	34	32	29	21	36	26	25	24	24
木製品	輸入	31	33	33	48	45	49	54	27	10	13	13
原木	輸入	28	34	32	35	26	13	8	10			6
コークス	輸入	7	5	6	3	7	5	6		5	3	4
その他		37	43	86	22	21	20	24	39	44	12	13
合計		491	396	595	598	549	465	889	688	819	988	1,238



(3) 取扱貨物の見通し

<② 外貿公共貨物の推計(輸出中古自動車)>

- 大宗品目である輸出完成自動車(中古自動車)は、過去10年間を見ても増加傾向となっている。
- 将来推計方法として、捕捉貨物については輸出中古自動車を取り扱う企業へのヒアリング結果によるミクロ推計を実施、未捕捉貨物についてはトレンド分析によるマクロ推計を実施。
- ロシアが主要相手国であり、全体としては将来約1.3倍の伸び率となっている。



(3) 取扱貨物の見通し

<④ 内貿公共貨物の推計>

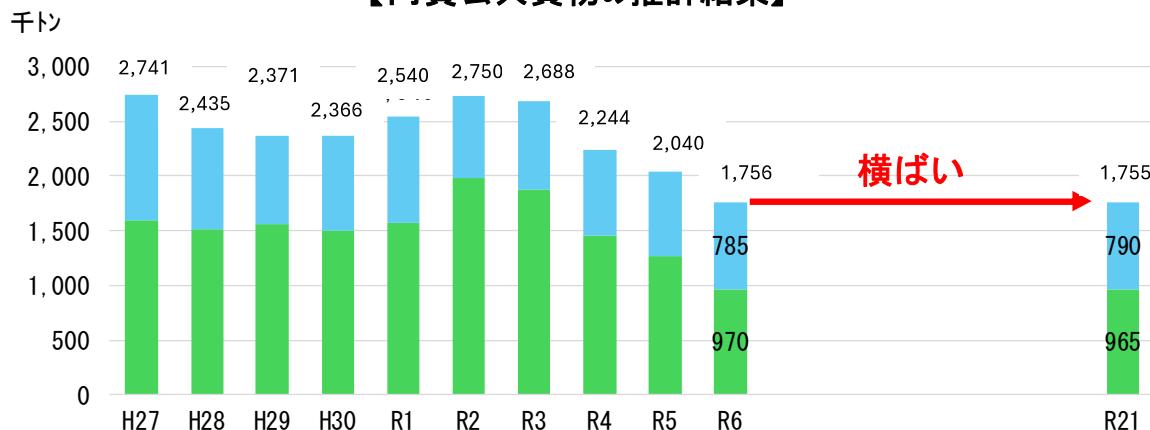
- 内貿公共貨物は移出・移入ともに90%以上を砂利・砂が占めており、内貿公共貨物全体で見ても大宗品目となっている。
- ヒアリング等の結果を踏まえ、砂利・砂(移出・移入)は横ばい(R6年と同程度)とした。
- その他の品目については、過去10年間のトレンド分析により推計した。

【貨物量実績および設定値】

千トン

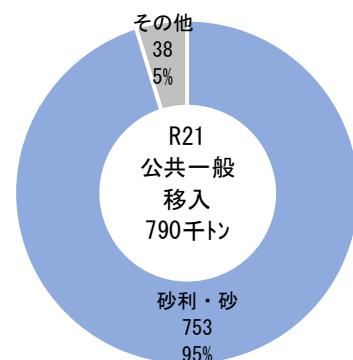
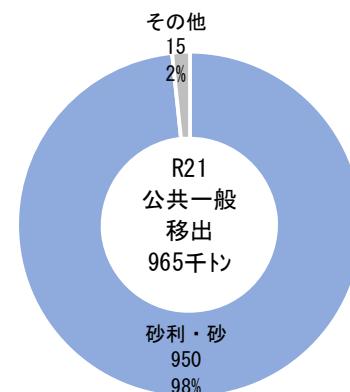
品目	出入	実績値										設定値
		H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	
砂利・砂	移出	1,579	1,509	1,552	1,496	1,562	1,965	1,859	1,445	1,254	950	950
砂利・砂	移入	854	759	776	832	936	732	780	715	730	753	753
コークス	移入	33	34	20	24	29	27	27	41	28	23	23
原木	移入			1	1	1		2	6	5	6	6
廃土砂	移入	253	119	13					19	2	1	4
その他		22	15	10	12	12	27	20	19	22	23	19
合計		2,741	2,435	2,371	2,366	2,540	2,750	2,688	2,244	2,040	1,756	1,755

【内貿公共貨物の推計結果】



■移入 ■移出

横ばい



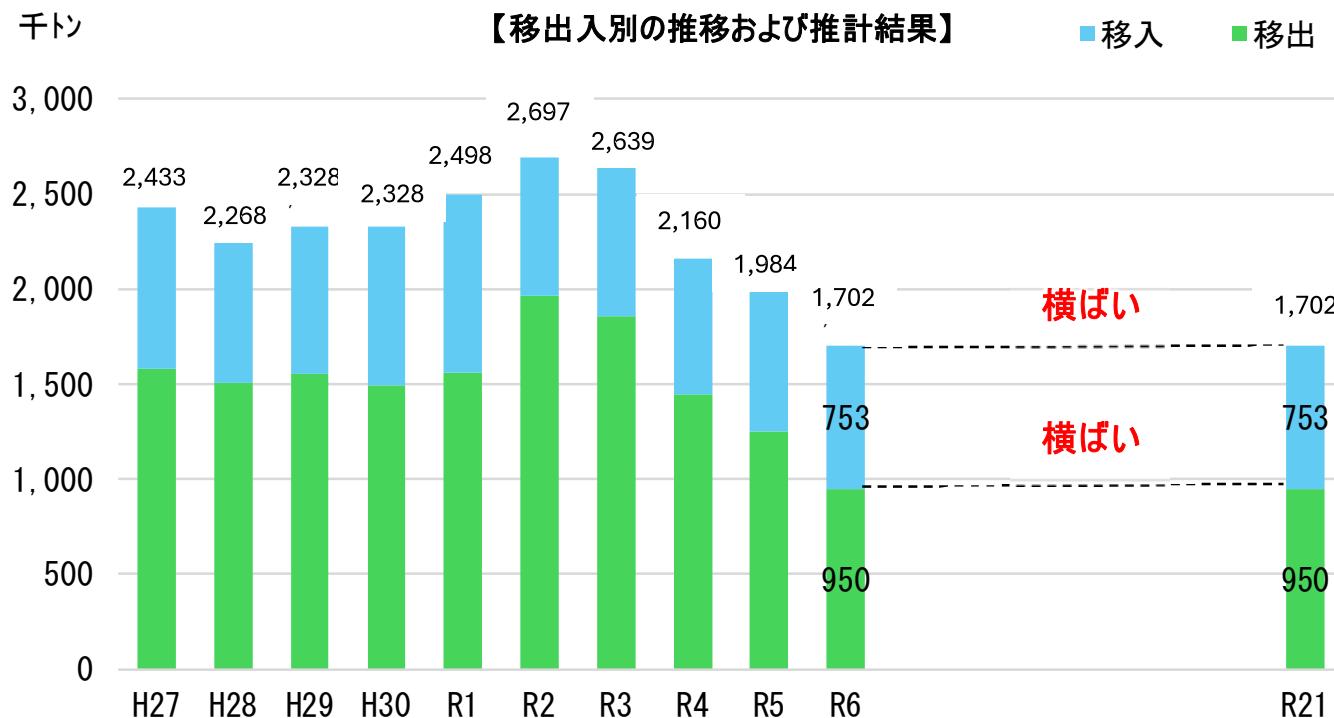
(3) 取扱貨物の見通し

<④ 内貿公共貨物の推計(砂利・砂)>

○内貿公共貨物の中で、砂利・砂は合計1,702千トンであり、ヒアリング結果より横ばい(R6年と同程度)で設定する。

【貨物量実績および設定値】

品目	出入	実績値										設定値
		H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	
砂利・砂	移出	1,579	1,509	1,552	1,496	1,562	1,965	1,859	1,445	1,254	950	950
砂利・砂	移入	854	759	776	832	936	732	780	715	730	753	753
合計		2,433	2,268	2,328	2,328	2,498	2,697	2,639	2,160	1,984	1,702	1,702



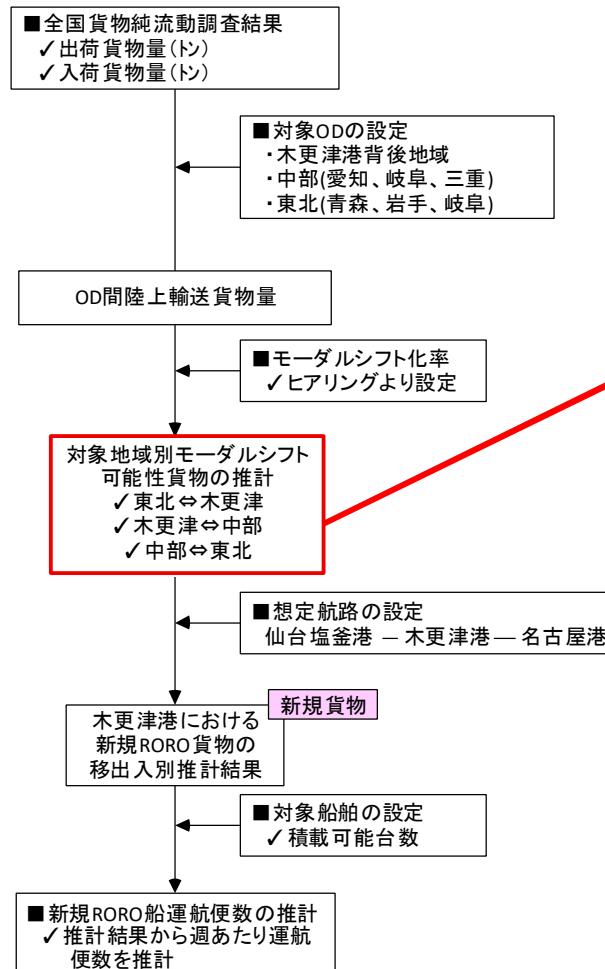
<取扱企業へのヒアリング結果>

- ・事業における公共民間比率は概ね3:7である。
- ・公共および民間事業の将来動向によるが、将来も現状と同程度の貨物量を見込む。

(3) 取扱貨物の見通し

<⑤ 内貿RORO貨物の推計>

- 近年のトラックドライバー不足や物流の2024年問題によるモーダルシフトが進展している。
- 木更津港のRORO貨物需要として、全国貨物純流動調査結果(R3)より、木更津港背後地域と東北地域、中部地域の長距離トラック輸送の貨物の一部をモーダルシフト可能性のある潜在貨物として推計。



【対象地域別モーダルシフト可能性貨物の推計結果】 (千トン/年)

ルート	貨物量	備考
① 仙台塩釜港 ⇒木更津港	188	東北3県⇒木更津港背後圏
		東北3県⇒中部3県
② 木更津港 ⇒名古屋港	207	東北3県⇒中部3県
		木更津港背後圏⇒中部3県
③ 名古屋港 ⇒木更津港	339	中部3県⇒木更津港背後圏
		中部3県⇒東北3県
④ 木更津港 ⇒仙台塩釜港	477	木更津港背後圏⇒東北3県
		中部3県⇒東北3県

※木更津港背後地域:木更津市、君津市、富津市、圏央道等に隣接する市町

【木更津港RORO取扱貨物量の推計結果】



(3) 取扱貨物の見通し

<⑤ 内貿RORO貨物の推計>

- 推計したRORO貨物の潜在需要に対し、可能性のある航路として、仙台塩釜港→木更津港→名古屋港の航路を想定し、週当たりの便数を試算した。
- 最大貨物量として中部→東北が460台/週を見込むため、15,000GT級(156台積み)のRORO船を想定すると将来便数は週3便となる。

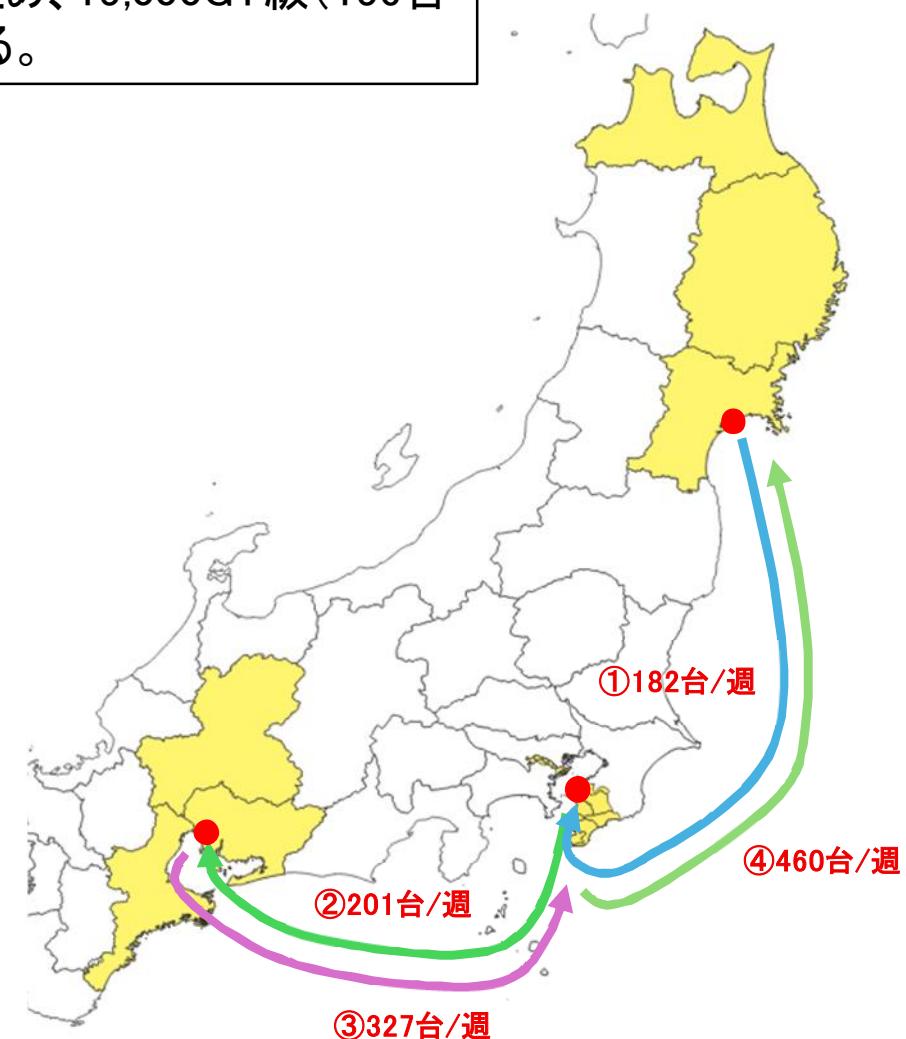
【対象地域間の週あたりRORO貨物のポテンシャル】 (台/週)

ルート	積台数	備考
① 仙台塩釜港 ⇒木更津港	182台	東北3県⇒木更津港背後圏 29台
		東北3県⇒中部3県 153台
② 木更津港 ⇒名古屋港	201台	東北3県⇒中部3県 153台
		木更津港背後圏⇒中部3県 48台
③ 名古屋港 ⇒木更津港	327台	中部3県⇒木更津港背後圏 7台
		中部3県⇒東北3県 320台
④ 木更津港 ⇒仙台塩釜港	460台	木更津港背後圏⇒東北3県 140台
		中部3県⇒東北3県 320台

【想定RORO航路の輸送台数および必要便数】

航路	輸送台数 (台/週)	積載能力 (台/隻)	将来便数 (便/週)
① 仙台塩釜港⇒木更津港	182		
② 木更津港⇒名古屋港	201		
③ 名古屋港⇒木更津港	327		
④ 木更津港⇒仙台塩釜港	460		

※ $460 \div 156 = 2.95 < \text{週3便} \text{と設定}$



対象OD	加重平均 陸上輸送距離	海上輸送分担率 (距離帯全国平均)※1	将来の海上 輸送分担率	モーダル シフト化率※2
木更津港背後圏 →中部3県	396km	0.45%	0.9%	0.9%
木更津港背後圏 →東北3県	482km	3%	6%	6%
中部3県 →木更津港背後圏	397km	0.45%	0.9%	0.9%
東北3県 →木更津港背後圏	625km	12%	24%	24%

※1:全国貨物純流動調査(R3)における全国の輸送機関分担率より、
対象OD間と同様の距離帯の海上輸送分担率を設定

※2:木更津港はRORO航路が存在しないため、
海上輸送分担率=モーダルシフト化率と設定

【物流革新緊急パッケージ】(R5.10.6内閣官房「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」)
✓ 内航海運の輸送量・分担率を10年程度倍増

対象OD	海上輸送分担率 (OD間実績)※3	将来の海上 輸送分担率	モーダル シフト化率※4
中部3県 ↔東北3県	24%	48%	48%

※3:全国貨物純流動調査(R3)における中部3県↔東
北3県の海上輸送分担率を設定

※4:中部-東北間はRORO航路が存在するた
め、海上輸送分担率が48%まで増加する
ために必要な陸送からの転換率(48%)
=モーダルシフト化率と設定

1. 物流の効率化（1）

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】 【AGV・ピッキングロボット】



港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】



自動運転トラックを対象とした 路車協調システム等の実証実験



○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



コンテナ大型化の推進



2

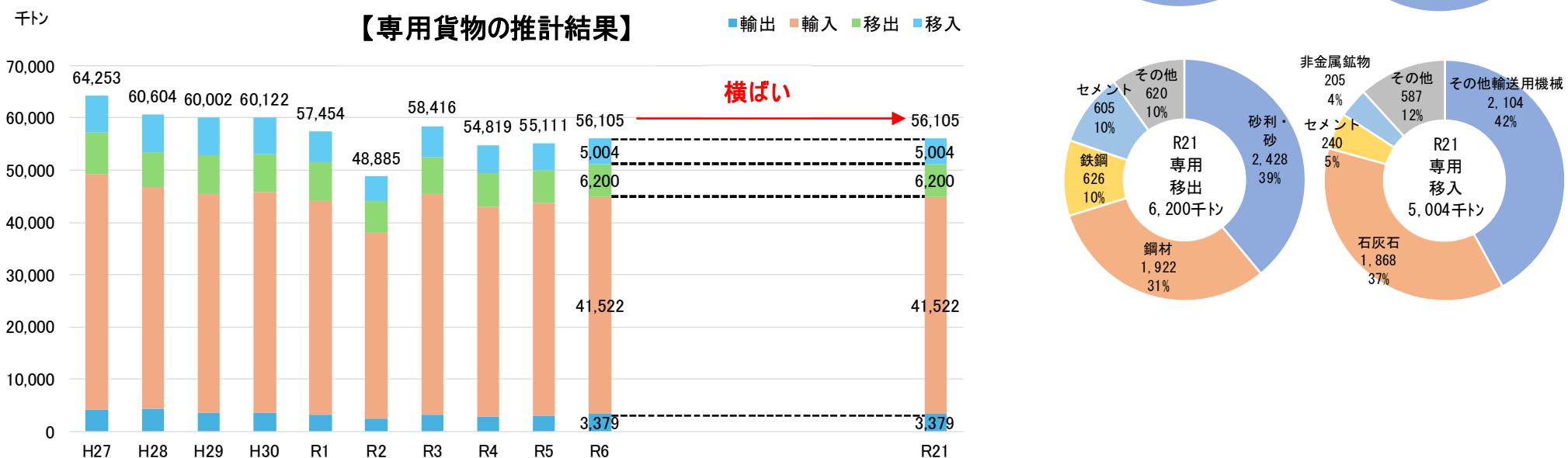
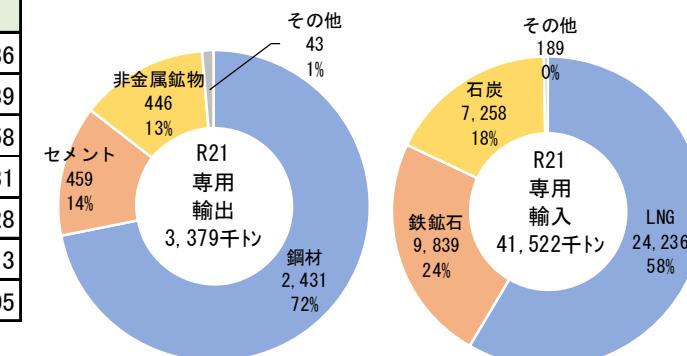
(3) 取扱貨物の見通し

<⑤ 専用貨物の推計>

- 専用貨物はLNG(輸入)の取扱いが最も多く、輸入貨物の58%で、専用貨物全体の4割程度を占める。
- 荷主企業へのヒアリングの結果を踏まえ、将来値は横ばい(R6年と同程度)で設定した。

【貨物量実績および設定値】

品目	出入	実績値										設定値
		H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	
LNG	輸入	24,693	23,834	23,079	23,624	22,918	20,746	22,774	22,975	23,469	24,236	24,236
鉄鉱石	輸入	14,299	12,658	12,421	12,416	11,034	8,266	11,778	10,477	10,277	9,839	9,839
石炭	輸入	5,125	5,561	6,188	5,978	6,592	6,259	7,079	6,375	6,800	7,258	7,258
鋼材	輸出	2,945	3,276	2,715	2,532	2,403	1,991	2,313	2,031	2,386	2,431	2,431
砂利・砂	移出	2,520	2,675	2,641	2,528	2,486	2,360	2,238	2,257	2,409	2,428	2,428
その他		14,671	12,600	12,958	13,045	12,021	9,263	12,234	10,704	9,770	9,913	9,913
合計		64,253	60,604	60,002	60,122	57,454	48,885	58,416	55,111	56,105	56,105	56,105

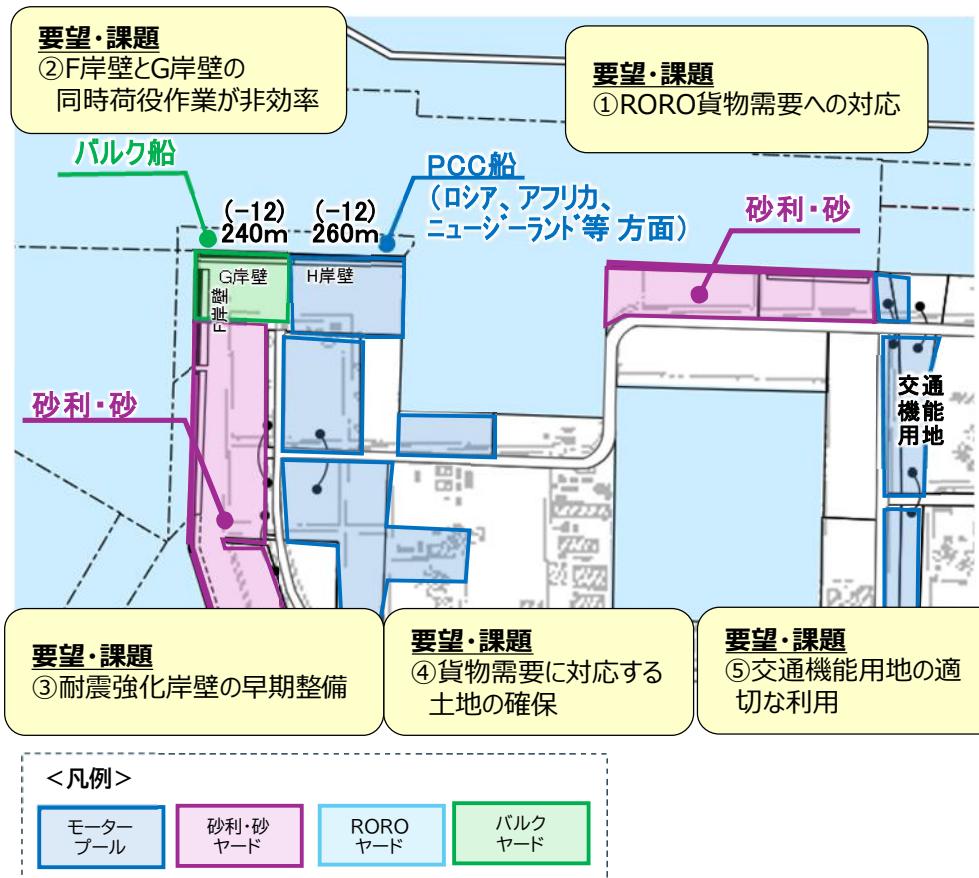


(1) 木更津南部地区

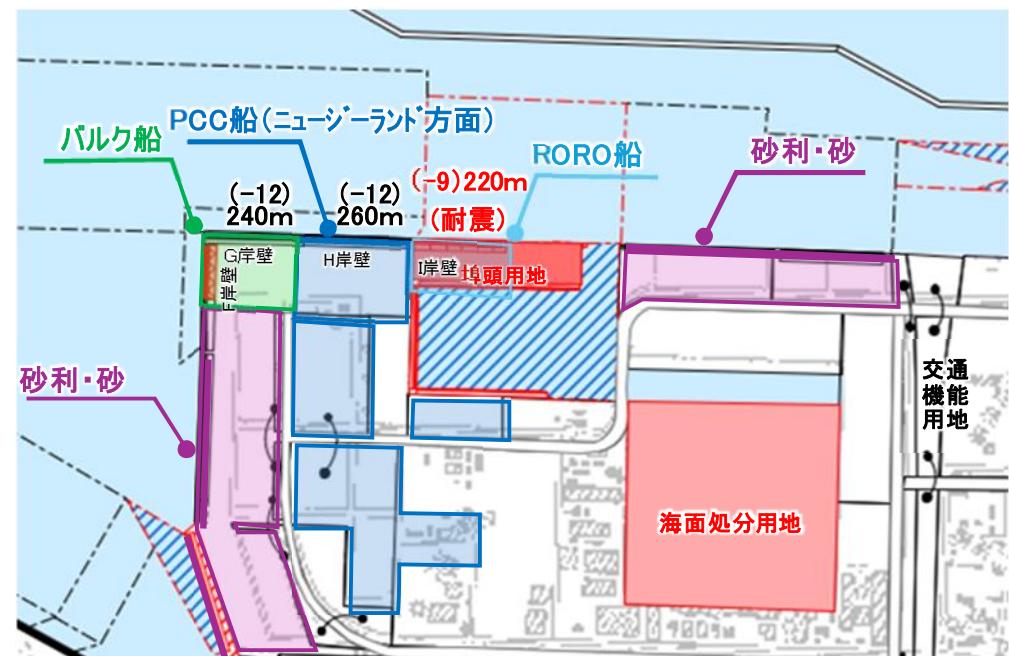
○木更津南部地区では、新規貨物需要に対応するため、RORO船、PCC船、バルク船が3隻同時係留可能となる新規岸壁を整備する。

○貨物需要増加に対応するため、保管・流通施設用地として水面貯木場跡地を海面処分用地とする。

【現在の利用状況】



【今回計画(案)】



対応策

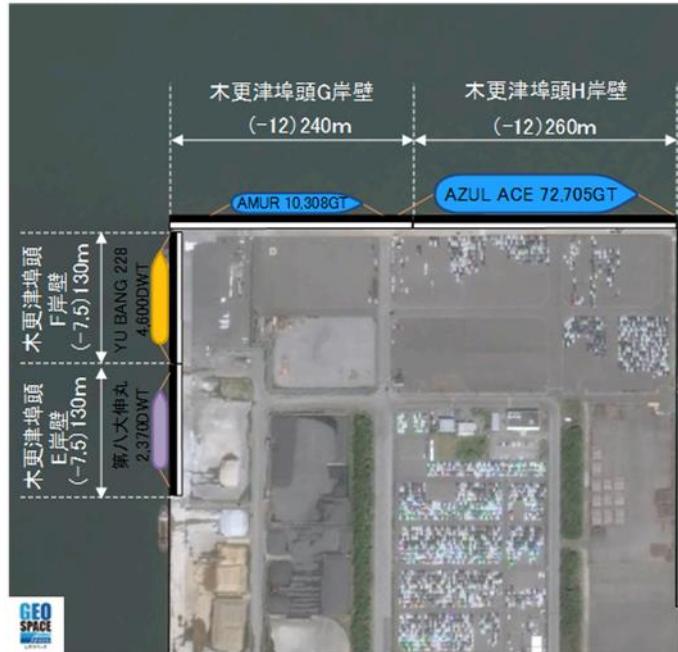
- ①新規岸壁の整備：新規I岸壁は新たにRORO船が利用
- ②荷役作業の効率化：バルク船をG岸壁に集約し、F岸壁を物資補給岸壁に利用転換
- ③耐震強化岸壁の確保：新規I岸壁を耐震強化岸壁として整備
- ④用地造成による保管・流通施設用地の確保：海面処分用地を確保
- ⑤モーターポールの移転：完成自動車を一部富津地区に移転することで、交通機能用地としての機能を確保

※RORO船対応岸壁については、想定しうる最大船舶が入港した際の必要スペックを記載
背後の埠頭用地面積については、貨物量推計により変更する可能性あり

(1) 木更津南部地区

＜対応策①：新規岸壁の整備＞

【現在の着岸状況】



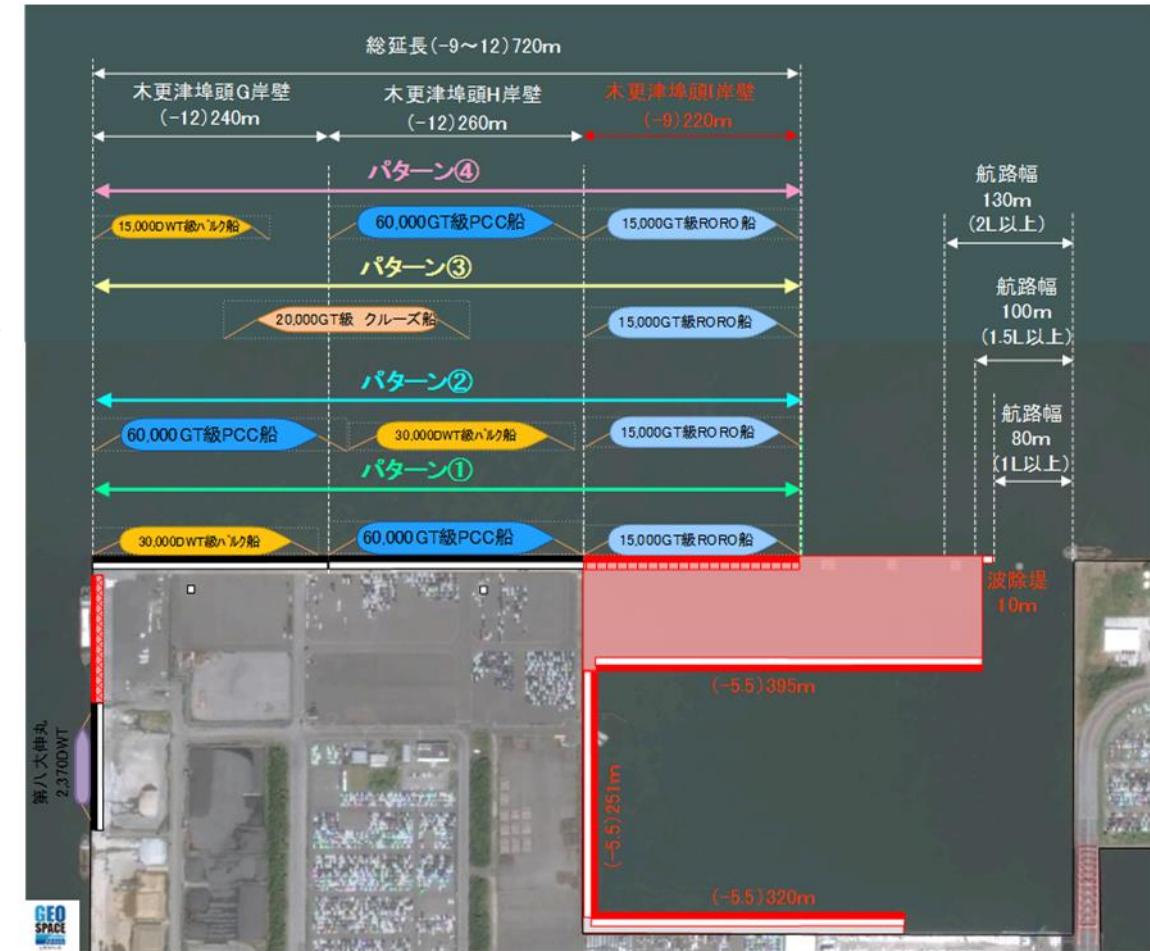
資料:木更津港EDIデータ(R6)による着岸実績を参考に作成

＜凡例＞

船種	トン階級	船長	必要岸壁延長
PCC船	40,000GT級	184m	240m
	60,000GT級	201m	260m
バルク船	15,000DWT級	142m	180m
	30,000DWT級	174m	230m
RORO船	15,000GT級	171m	220m
クルーズ船	20,000GT級	183m	220m
砂利・砂船	-	-	-

資料:港湾の施設の技術上の基準・同解説(H30.5)

【将来の着岸イメージ】



※LOA制限(200m)により、7万GT級のPCC船は富津地区の新規岸壁を利用

【木更津南部地区に寄港する一般貨物船の品目別最大船型】

品目	DWT (トン)	船長 (m)	船幅 (m)	必要岸壁 水深(m)	必要岸壁 延長(m)
原木(輸入)	38,575 DWT	180.0 m	30.0 m	11.5 m	232.0 m
木製品(輸入)	13,608 DWT	127.9 m	20.5 m	10.1 m	163.4 m
金属くず(輸出)	8,081 DWT	109.9 m	18.0 m	7.0 m	141.1 m
鋼材(輸入)	6,798 DWT	99.3 m	15.0 m	6.2 m	125.3 m
産業機械(輸出)	14,384 DWT	127.7 m	19.6 m	10.4 m	161.6 m
窯業品(輸入)	2,846 DWT	80.0 m	13.6 m	5.7 m	103.5 m

【木更津南部地区に寄港するPCC船の方面別最大船型】

主な方面	GT (トン)	船長 (m)	船幅 (m)	必要岸壁 水深(m)	必要岸壁 延長(m)
アフリカ	72,705 GT	200.0 m	38.0 m	10.7 m	265.8 m
ロシア	10,329 GT	158.0 m	26.0 m	8.1 m	203.0 m
ニュージーランド	60,148 GT	200.0 m	32.3 m	10.7 m	255.9 m
フィリピン (在来船)	9,932 GT	127.7 m	19.6 m	10.4 m	161.6 m
アラブ	60,131 GT	200.0 m	32.3 m	10.7 m	255.9 m

3. 要請と課題への対応策

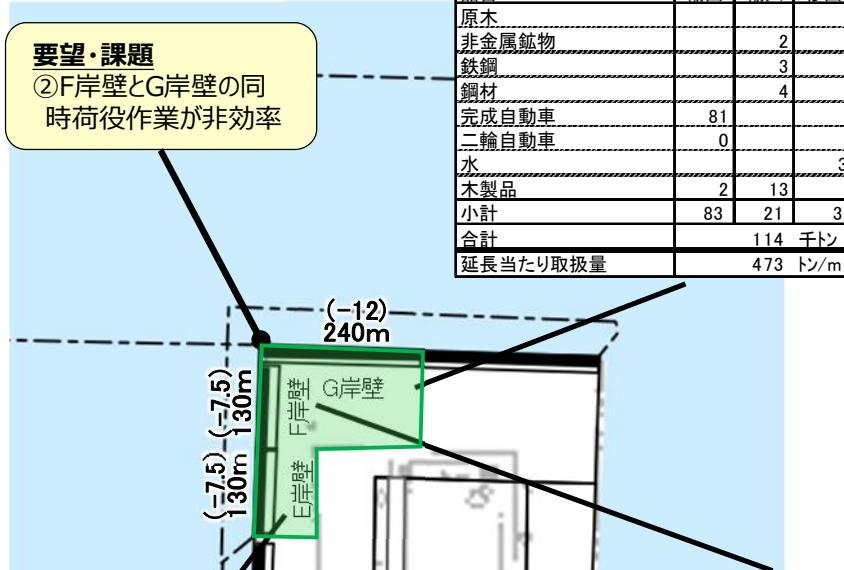
24

(1) 木更津南部地区

＜対応策②：荷役作業の効率化＞

- 既設F岸壁(-7.5)130mと既設G岸壁(-12)240mの同時荷役作業が非効率
 - 既設G岸壁(-12)240m → バルク貨物を集約
 - 既設F岸壁(-7.5)130m → 物資補給岸壁へ変更

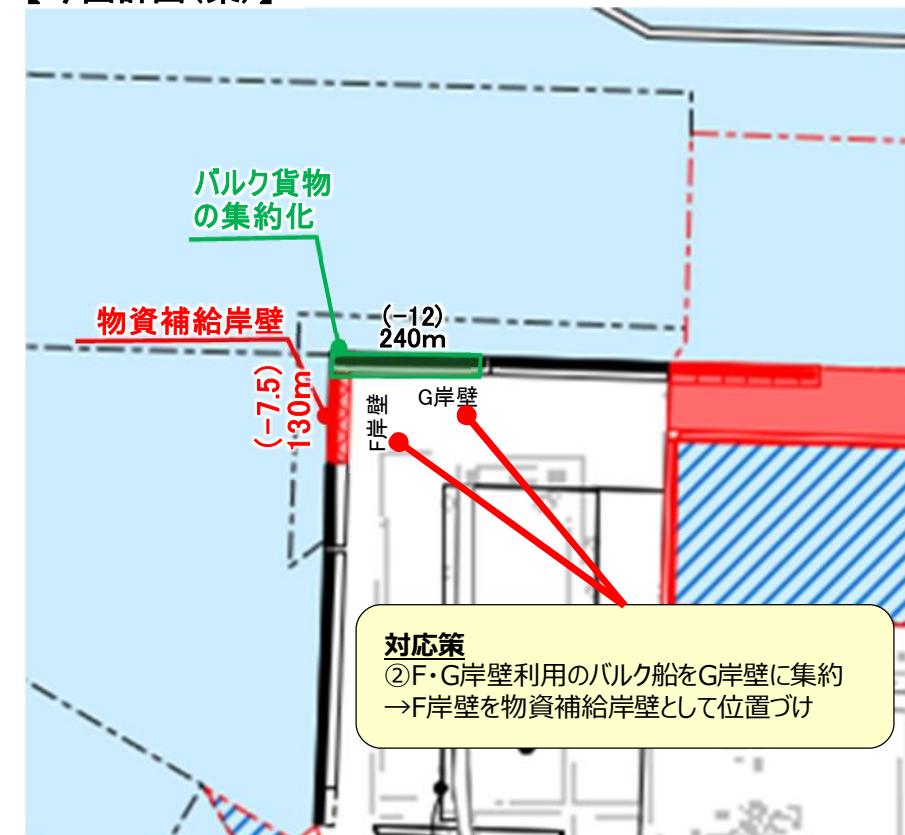
【現在の利用状況】



施設名称	木更津埠頭E岸壁			
水深×バース数	-7.5m×1B			
岸壁延長	130 m			
品目	輸出	輸入	移出	移入
砂利・砂			2	529
コークス				8
小計			2	537
合計	539 千トン			
延長当たり取扱量	4,144 トン/m			

施設名称	木更津埠頭F岸壁			
水深×バース数	-7.5m×1B			
岸壁延長	130 m			
品目	輸出	輸入	移出	移入
砂利・砂			2	49
非金属鉱物	2	22		
窯業品		2		
コークス		3	7	15
小計	2	27	9	64
合計	103 千トン			
延長当たり取扱量	789 トン/m			

【今回計画(案)】

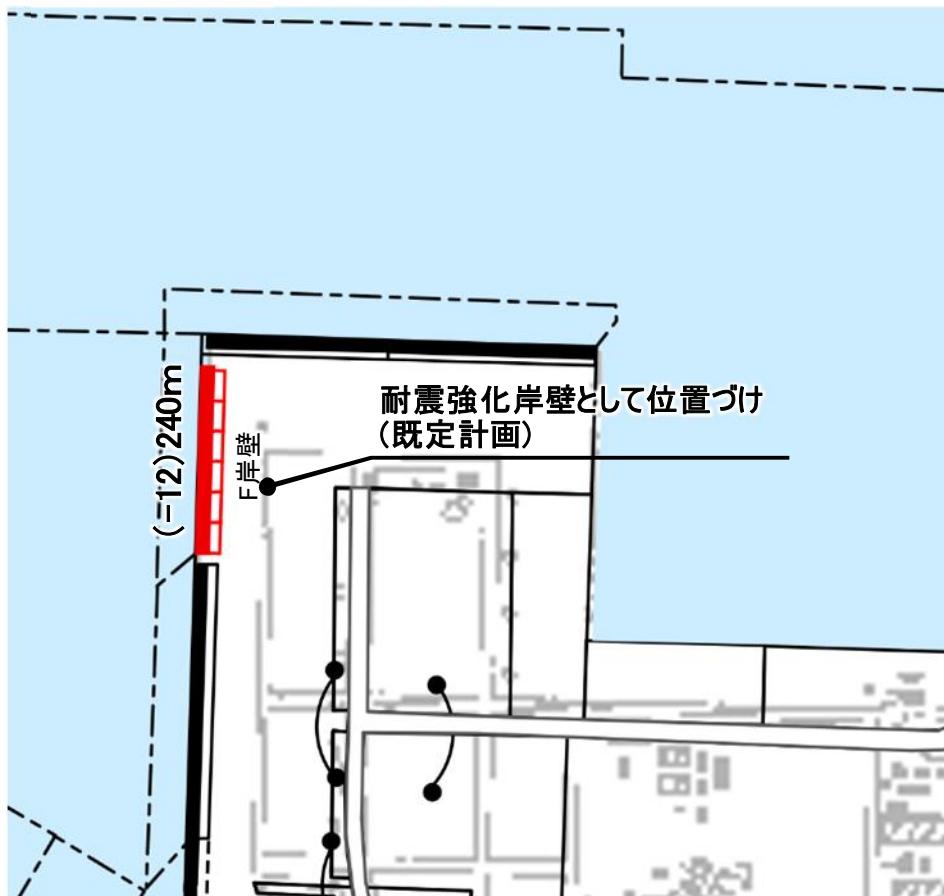


(1) 木更津南部地区

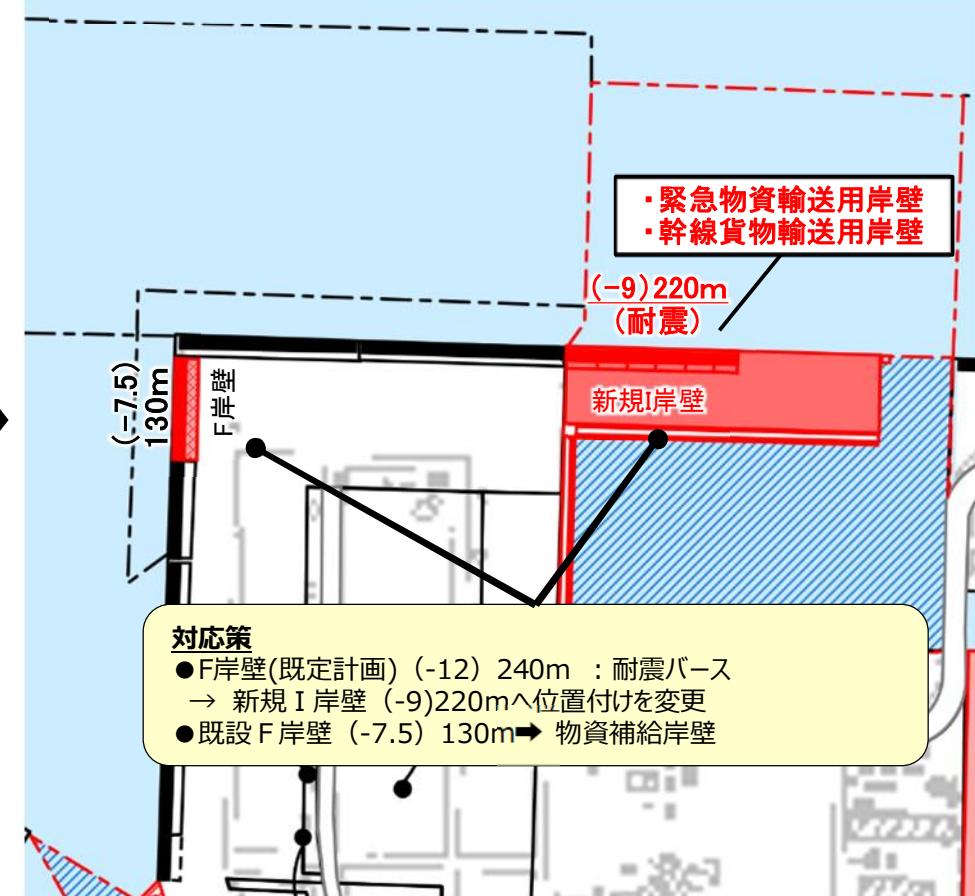
＜対応策③：耐震強化岸壁の確保＞

○F岸壁(既定計画)(-12)240m :耐震バース → 今回計画:新規I岸壁(-9)220mへ位置付けを変更

【既定計画】



【今回計画(案)】



(1) 木更津南部地区

＜対応策④：用地造成による保管・流通施設用地等の確保＞

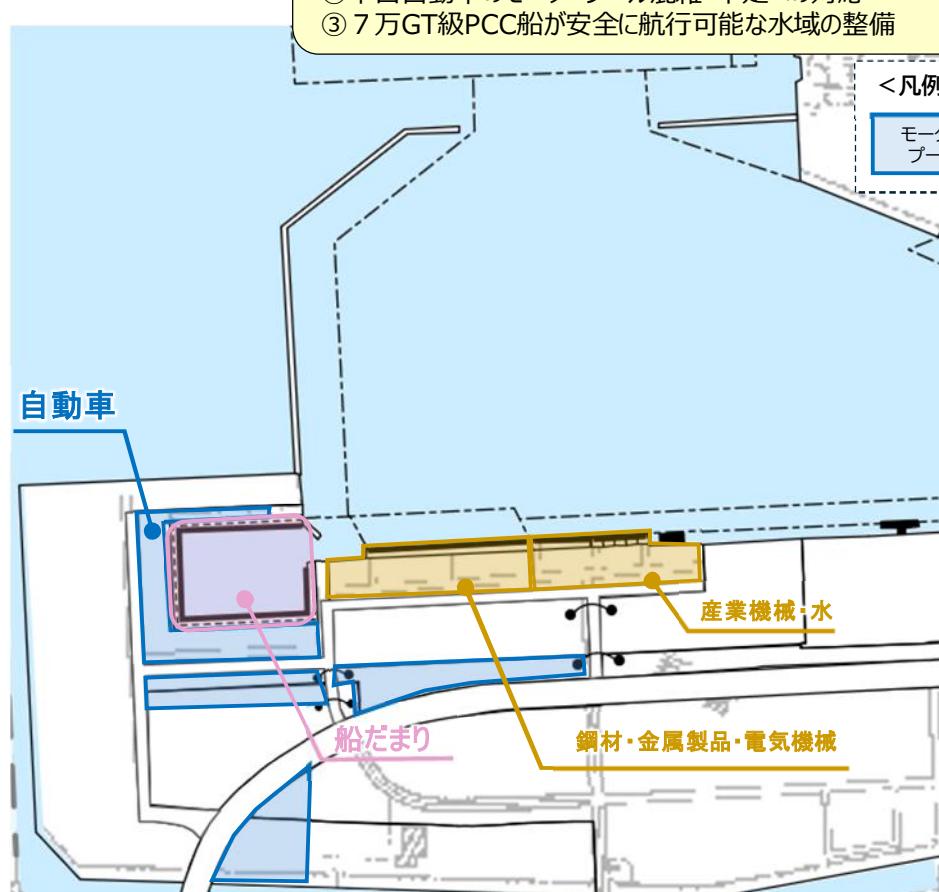
【将来の利用イメージ】



(2) 富津地区

- 輸出中古自動車の増加によるモータープールの混雑・不足の解消を図るため、新たな用地造成により、モータープールを確保するとともに、大型PCC船が寄港できる新規岸壁を整備する。
- 大型PCC船が安全に航行・係留可能な泊地及び航路・泊地を整備する。

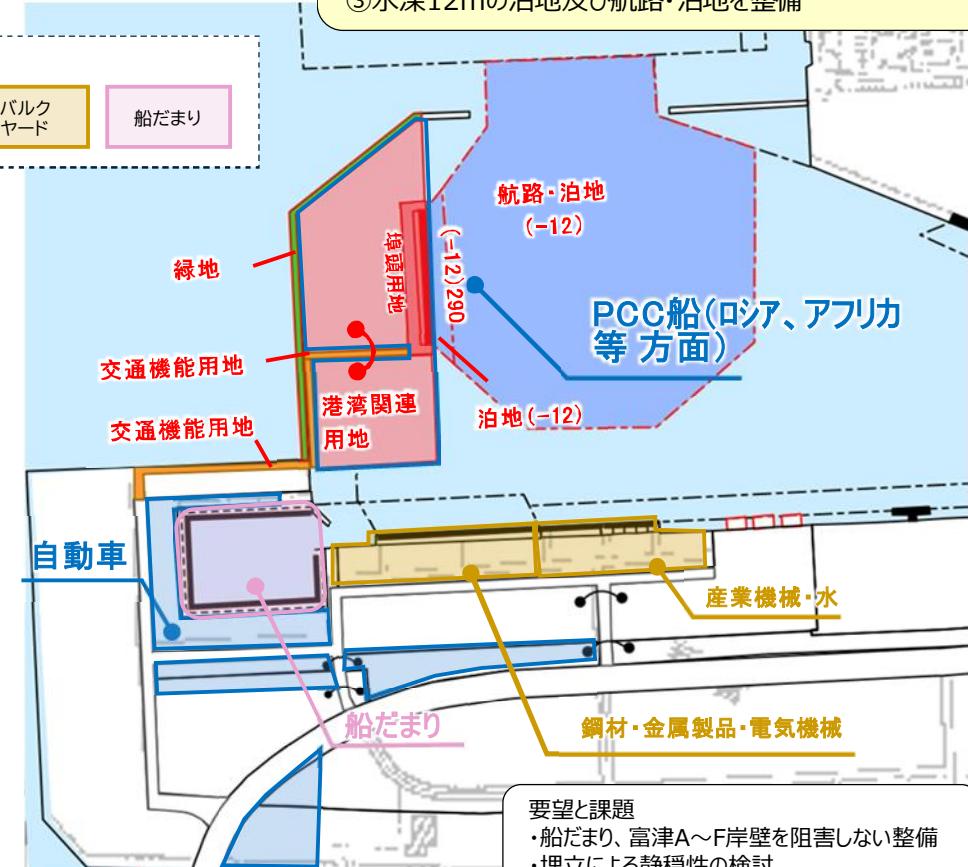
【現在の利用状況】



要望・課題

- ① 7万GT級PCC船に対応可能な岸壁の整備
- ② 中古自動車のモータープール混雑・不足への対応
- ③ 7万GT級PCC船が安全に航行可能な水域の整備

【今回計画(案)】



対応策

- ① 新たな岸壁（水深12m、延長290m）を整備
- ② 需要の増加を見据え、土地造成によるモータープールを整備
- ③ 水深12mの泊地及び航路・泊地を整備

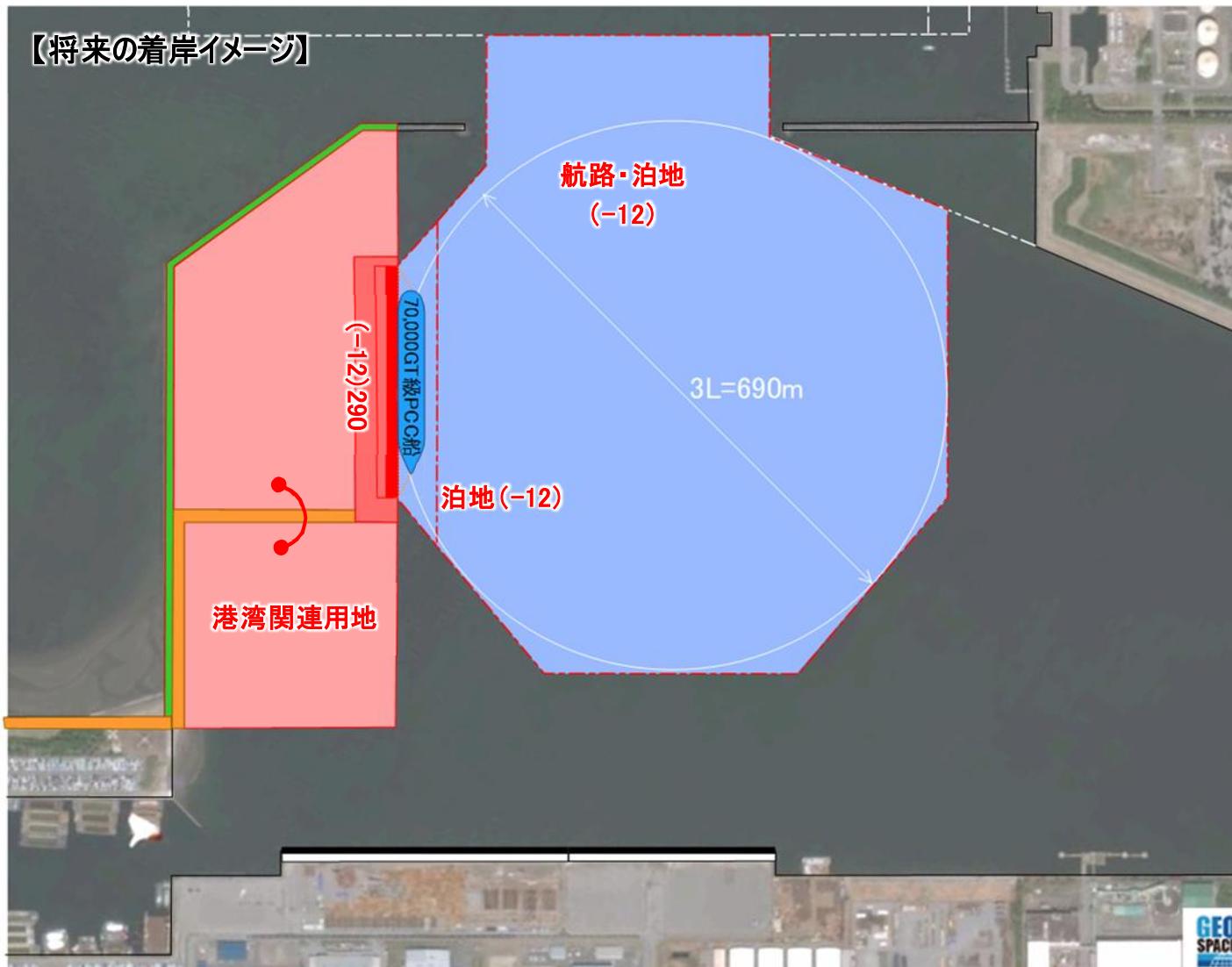
※PCC船対応岸壁については、想定しうる最大船舶が入港した際の必要スペックを記載
埠頭用地及び港湾関連用地の面積については、貨物量推計により変更する可能性あり

要望と課題
・船だまり、富津A～F岸壁を阻害しない整備
・埋立による静穏性の検討

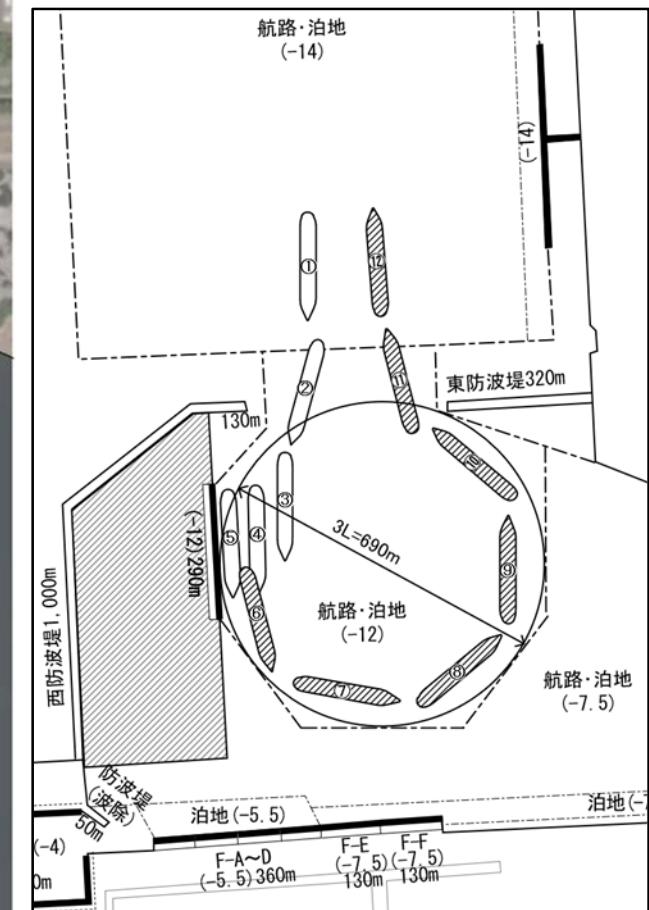
(2) 富津地区

＜対応策①・②：新規岸壁およびモータープールの整備＞

＜対応策③：大型PCC船の安全な航行が確保可能な泊地及び航路・泊地の整備＞



＜操船例図＞



4. 今後のスケジュール

29

令和9年3月の交通政策審議会港湾分科会での港湾計画改訂に向けて、検討会・幹事会を開催いたします。

