

木更津港（改訂）（目標年次 平成30年代前半）

既定計画：平成11年(1999年)改訂、目標年次 平成20年代前半

1. 木更津港の位置づけ

- ・ 重要港湾指定：1968年
- ・ リサイクルポート指定：2003年 木更津港湾物流効率化特区認定：2006年
- ・ 港湾管理者：千葉県（所在地：木更津市、君津市、富津市）

2. 主な港湾活動

（1）主要立地企業

新日本製鐵 君津製鐵所：粗鋼生産量920万トン(2008年)（1968年～銑鋼一貫生産体制）

東京電力 富津火力発電所：出力453.4万kW（1985年操業）

（2）主な取り扱い貨物（2007年 全体取扱貨物量7,302万トン）

- | | | | |
|------|------|----------|-------------------------|
| ① 輸入 | LNG | 1,900万トン | （東京電力） |
| | 鉄鉱石 | 1,545万トン | （新日鉄） |
| | 石炭 | 754万トン | （新日鉄） |
| | 原木 | 9万トン | （木更津木材、キーテック、JK工業） |
| ② 輸出 | 鉄鋼 | 254万トン | （新日鉄） |
| ③ 移入 | 輸送機械 | 328万トン | （新日鉄） |
| | 石灰石 | 282万トン | （新日鉄） |
| ④ 移出 | 砂・砂利 | 1,041万トン | （共栄運輸、三栄港運、中央航運、大川海運 外） |
| | 鉄鋼 | 503万トン | （新日鉄） |

3. 港湾計画の基本方針

- （1）立地企業の貨物増、船舶の大型化に対応するため外内貿貨物取扱い機能を強化。
- （2）地域住民のための開放的な親水空間、交流空間の創出。
- （3）船舶の安全な停泊、輻輳軽減のため内航貨物船等の停泊場所を確保。
港内のプレジャーボートの適切な収容。
- （4）東京湾内に残された干潟・浅場などの貴重な自然環境の保全。
- （5）大規模災害時の物資の緊急輸送、住民避難のための対策強化。
- （6）臨海部の交通体系の整備。

4. 港湾の能力

目標年次（平成30年代前半）における取扱貨物量等は以下のとおり。

取扱貨物量	外 貿	4, 7 5 0万ト
	内 貿	2, 3 4 0万ト
	合 計	7, 0 9 0万ト
船舶乗降客数等	5万人	

5. 港湾計画改訂による主な対応

- (1) 船舶の大型化、自動車、鋼材、金属くず等の外貿貨物を、効率的に公共埠頭で扱うため、木更津南部地区の既存施設を改良し、水深12m岸壁計740mへ延長。
増深改良する水深12m岸壁を、吾妻地区に位置付けられていた耐震強化岸壁の代替として大規模地震対策施設として位置付け。
これら施設の整備に併せ、水域施設の形状を一部見直し。
- (2) 木更津南部地区の水面整理場の一部と、水面貯木場の埋立の計画を見直し。
また、水面整理場の一部は、ポートサービス船や、現在、吾妻地区に休憩係留する砂・砂利運搬船の船だまりとして再編。
- (3) 吾妻地区において、計画されていた親水空間、海洋性レクリエーションの場の整備を見直し、マリーナ計画の廃止などで、再開発の早期実現を目指す。
- (4) 君津地区の原材料輸入に利用している企業専用バースの内、大型船の喫水調整を要している水深17m部分の増深を行い、水深19m岸壁を計1,076mとする。
- (5) 木更津港北側の東京湾最大の盤洲干潟に続く浅場を、「自然的環境を保全する区域」に位置付け。

木更津港 港湾計画 改訂

平成22年3月9日
交通政策審議会
第37回港湾分科会
資料2-1-1



木更津南部地区



君津地区



平成17年1月撮影



吾妻地区

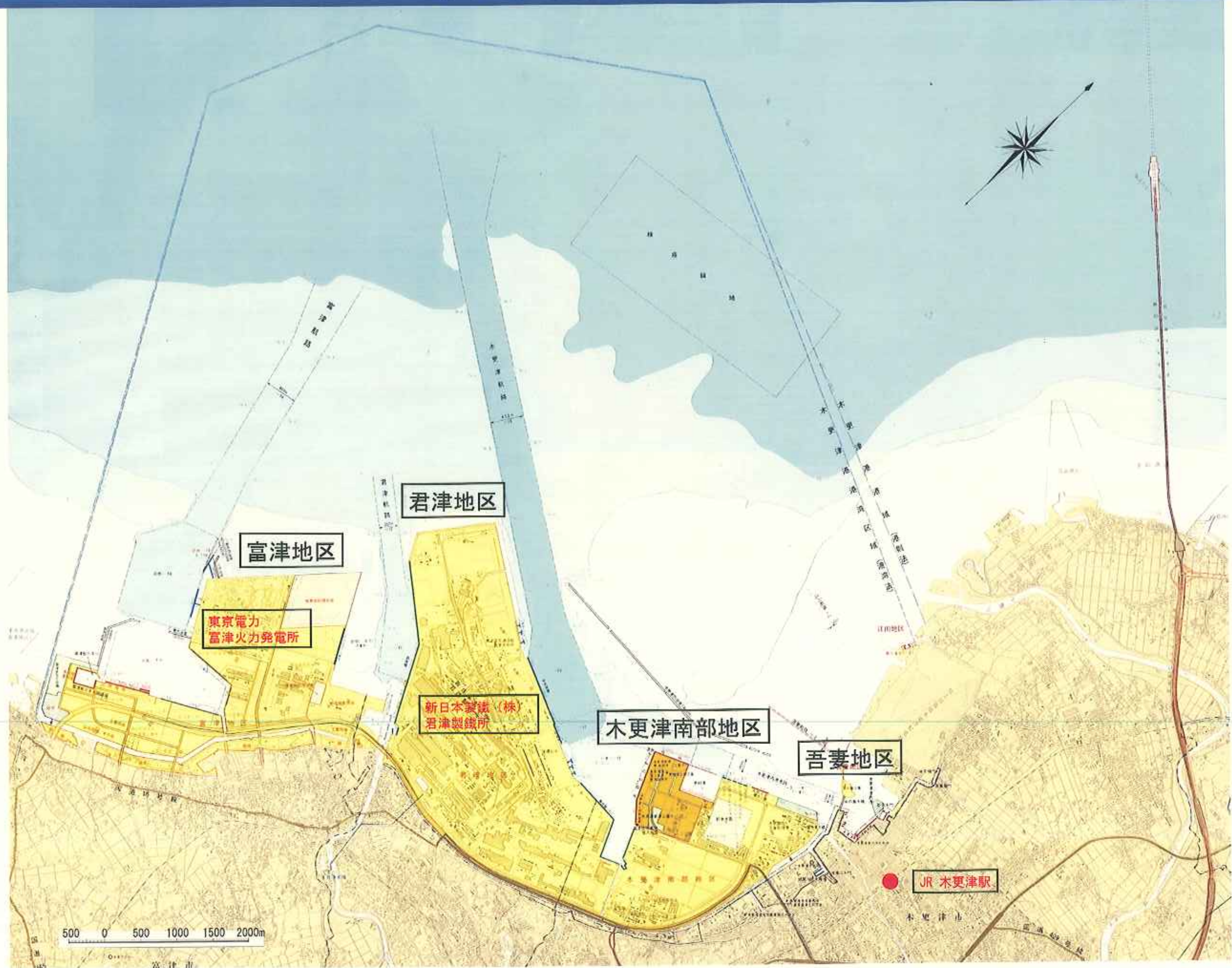


富津地区

平成19年1月撮影

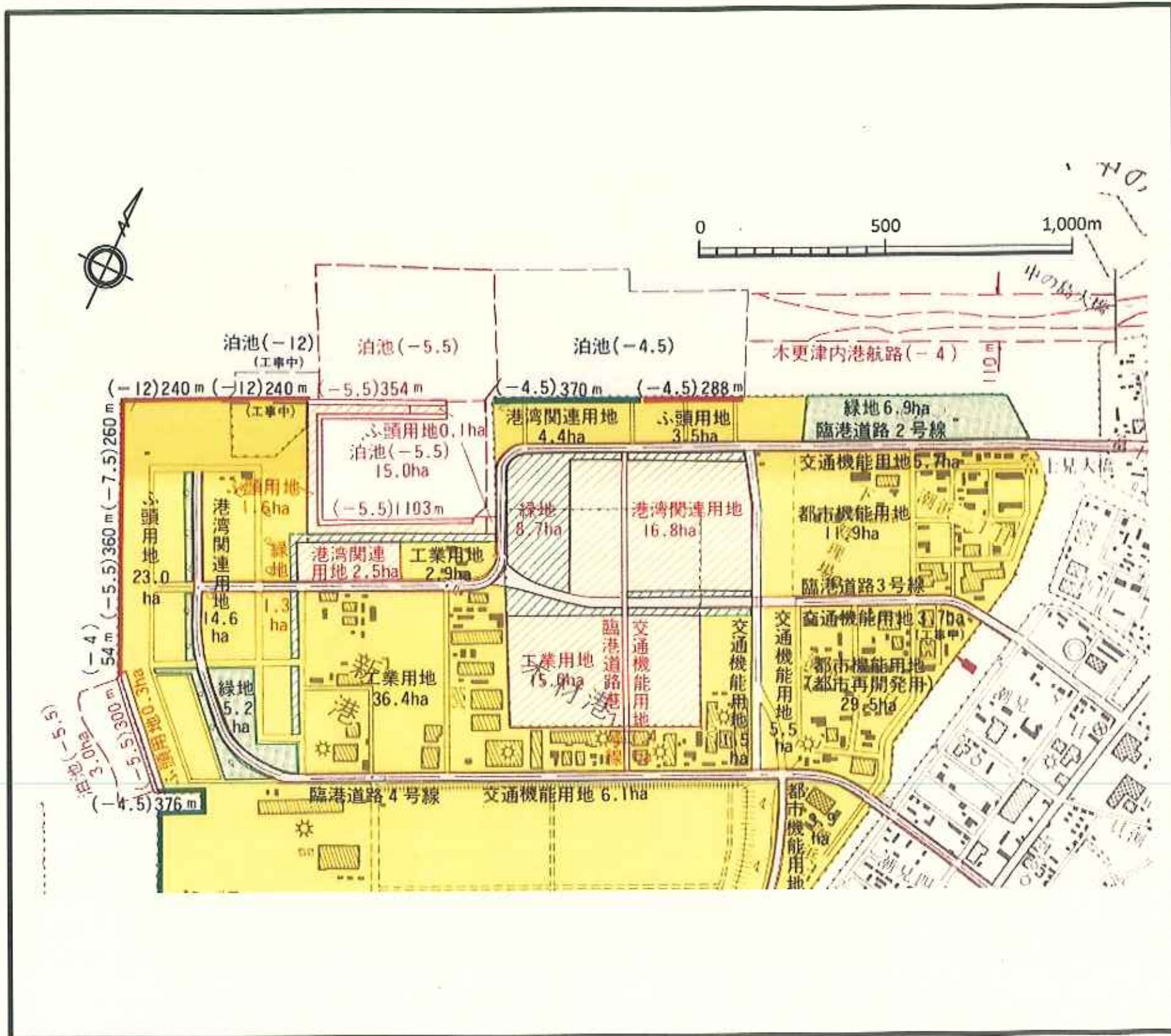
平成17年1月撮影

木更津港の現況

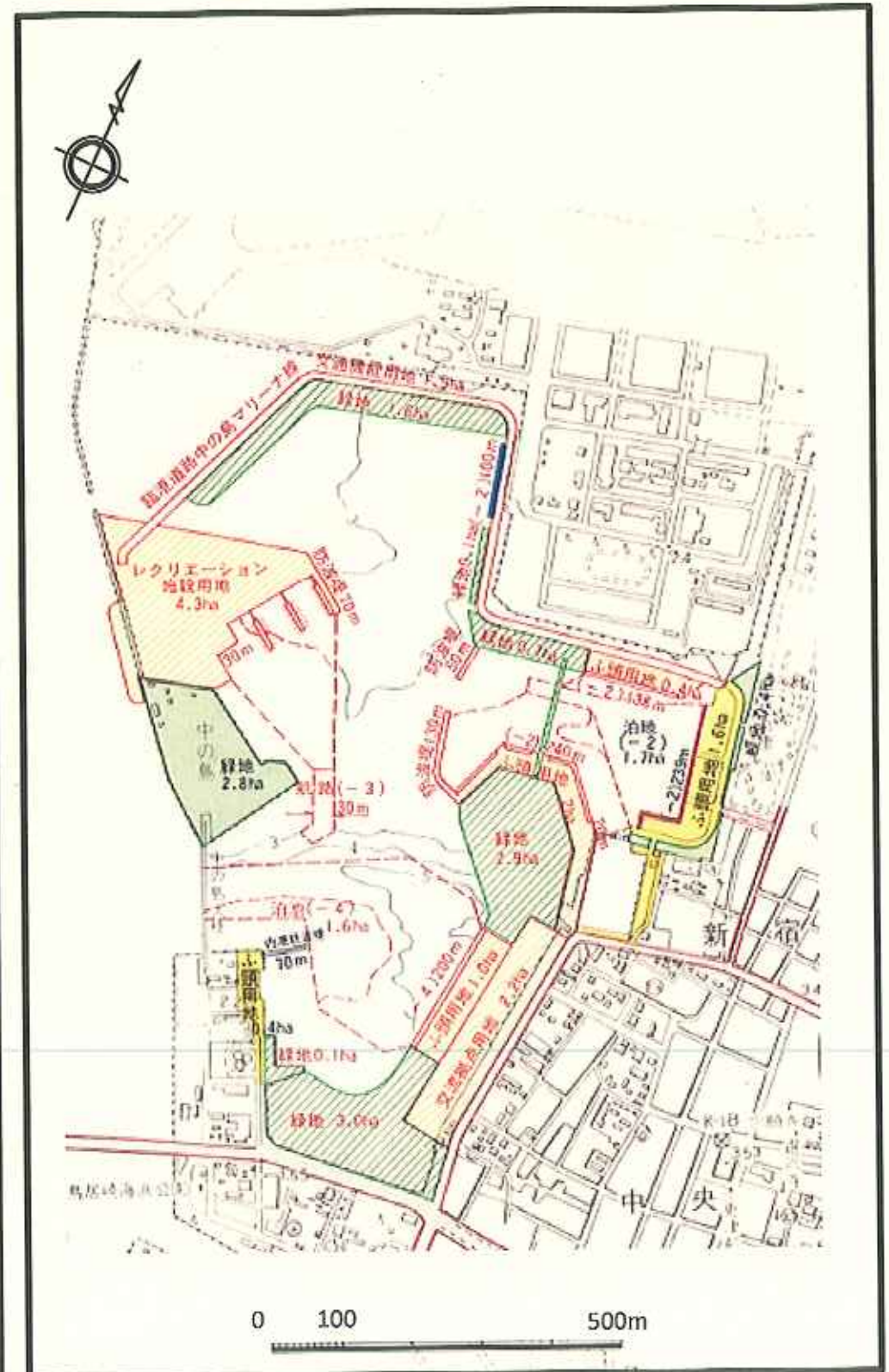


木更津港の既定計画（抜粋）

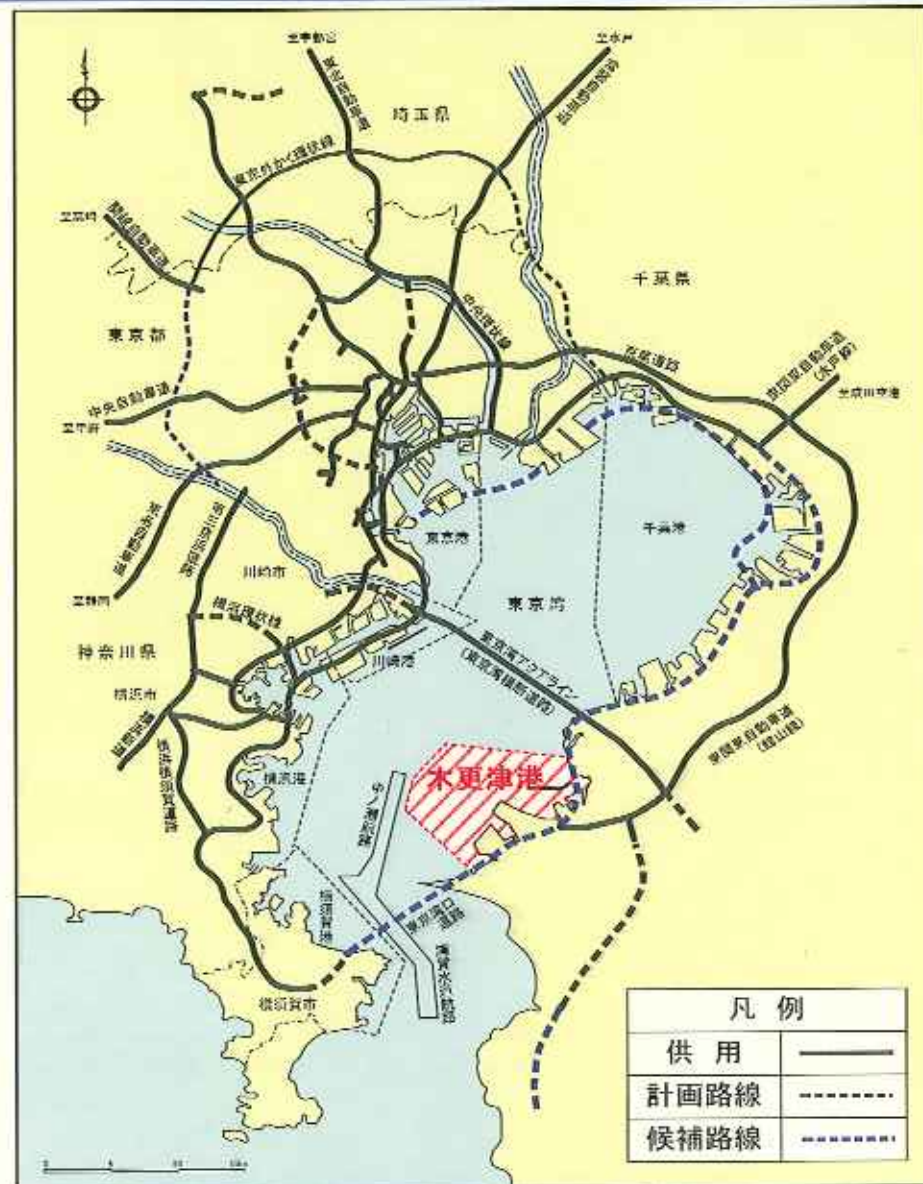
木更津南部地区



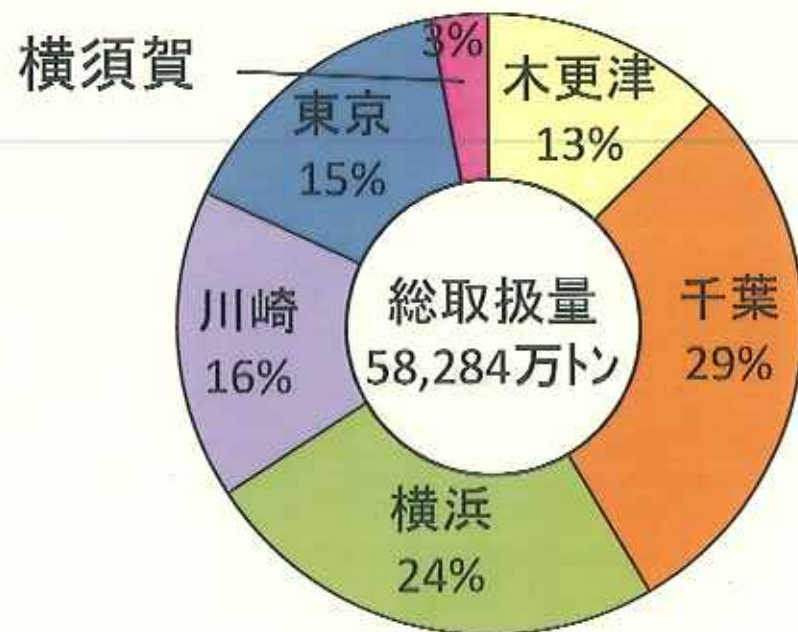
吾妻地区



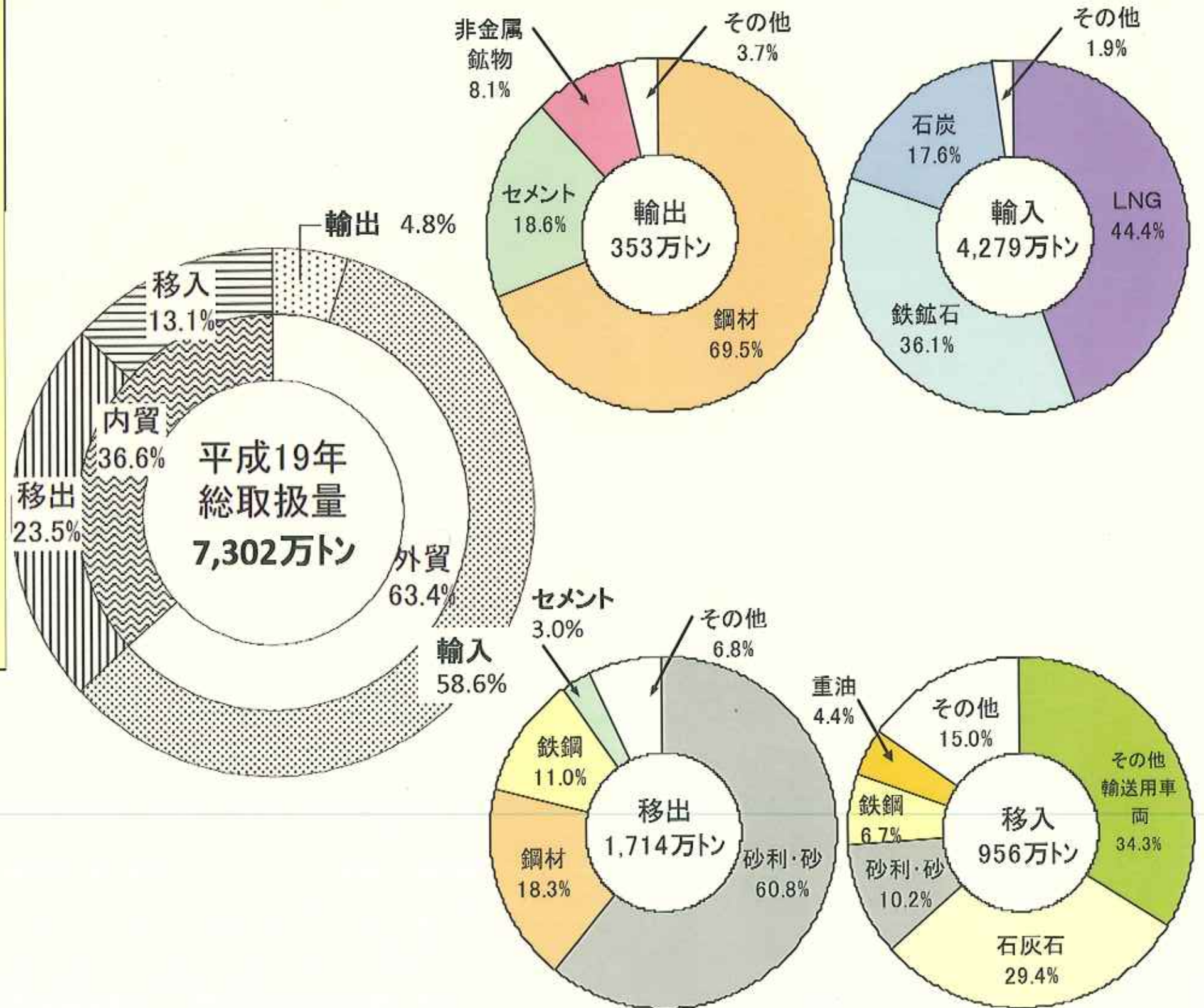
東京湾に於いて木更津港の担う役割(平成19年)



東京湾の取扱貨物量



木更津港の取扱貨物量

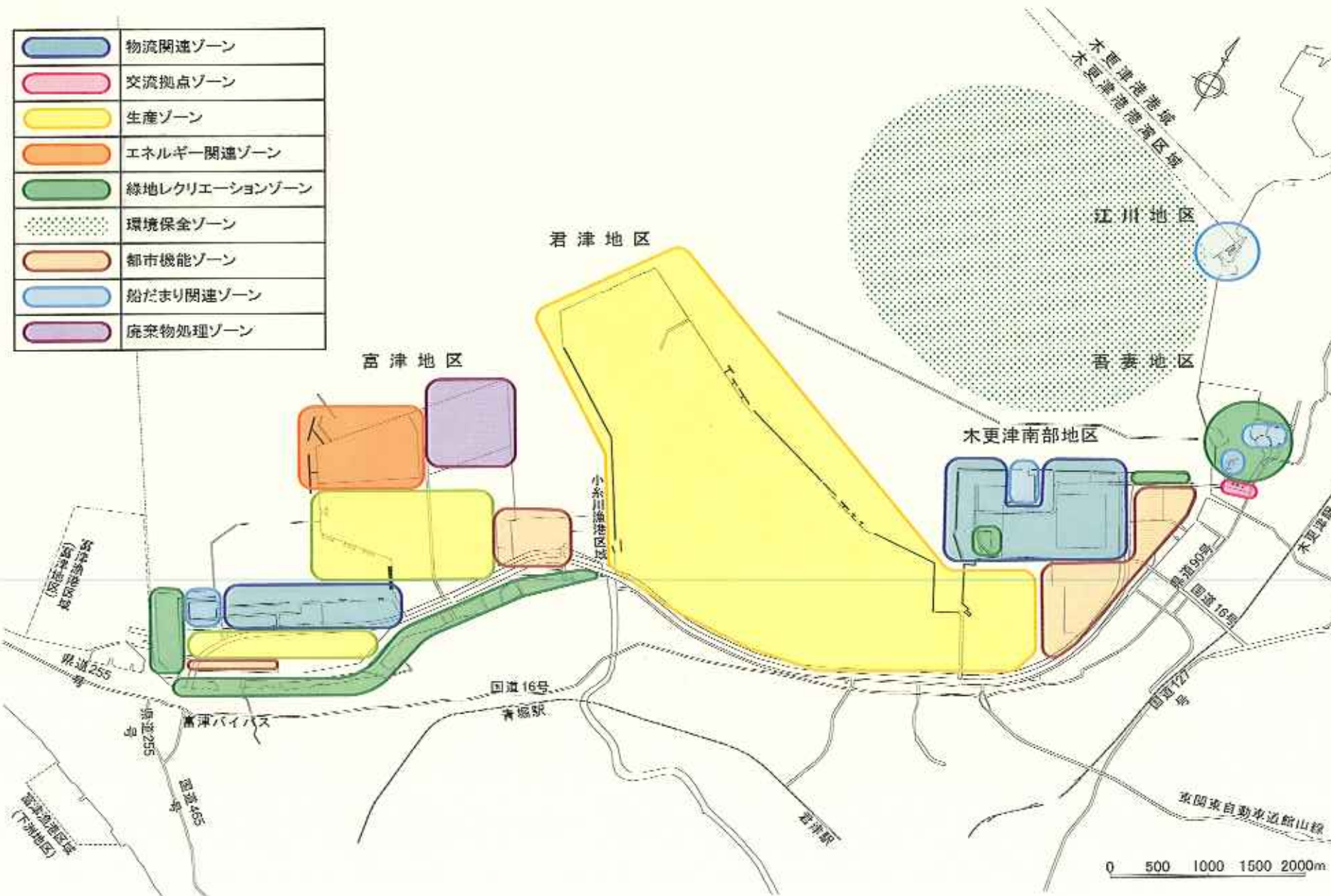


港湾計画の基本方針及びゾーニング

基本方針

- 1) 立地企業の貨物の増加、船舶の大型化に対応するため、外内貿貨物の取扱機能を強化。
- 2) 地域住民が海に親しむことのできる開放的な親水空間の確保及び地域住民等の交流に配慮した空間の創出。
- 3) 船舶の安全な停泊、航行船舶の輻輳軽減のため、内航貨物船、官公庁船等を適切に収容。
また、港湾の安全性の向上と秩序ある海洋レジャーの推進を図るため、港内に放置されているプレジャーボートを適切に収容。
- 4) 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。
- 5) 大規模地震発生等、災害時における物資の緊急輸送、住民の避難に供するため、大規模地震対策を強化。
- 6) 港湾と背後地域及び港湾内の円滑な交通を確保するため、臨港交通体系の充実を図る。

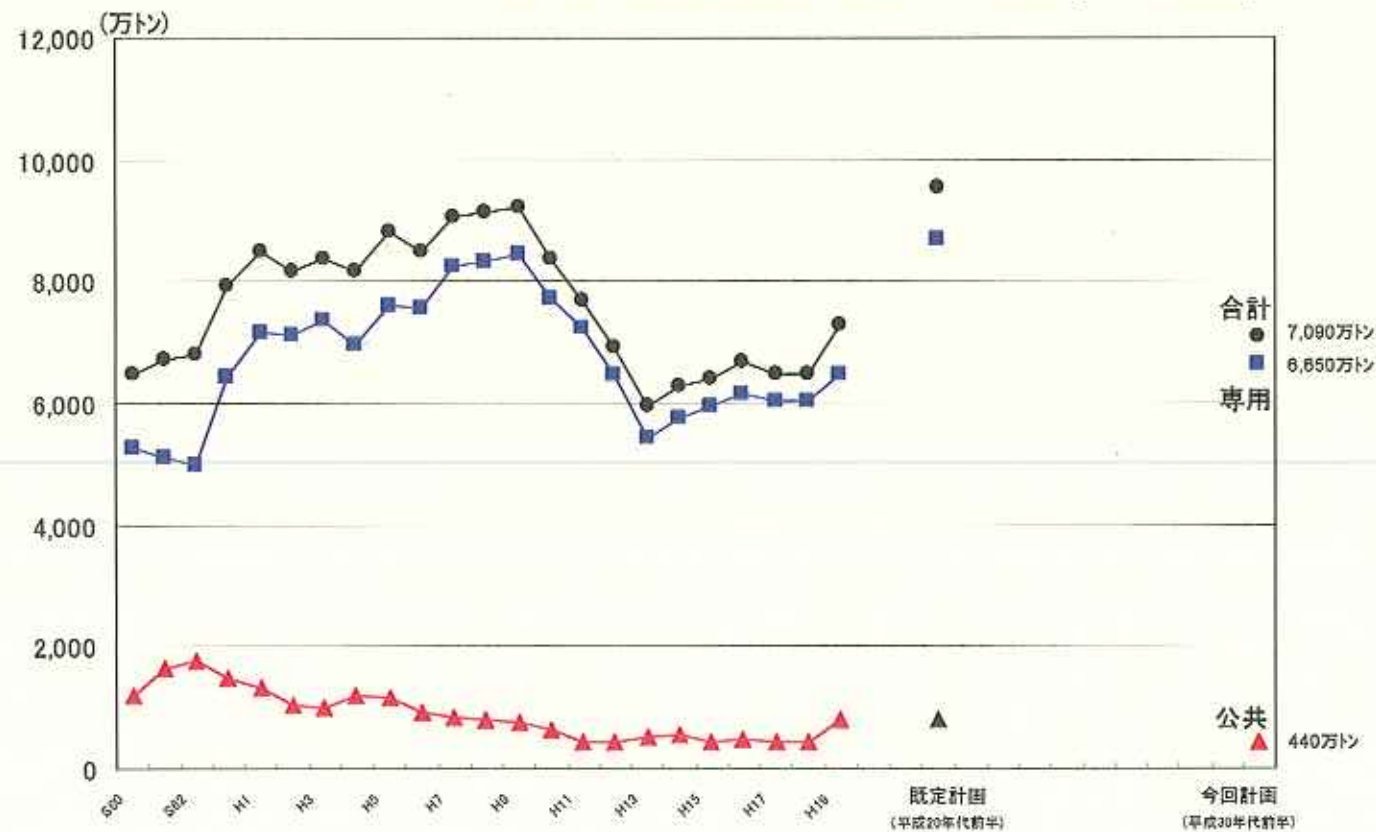
ゾーニング



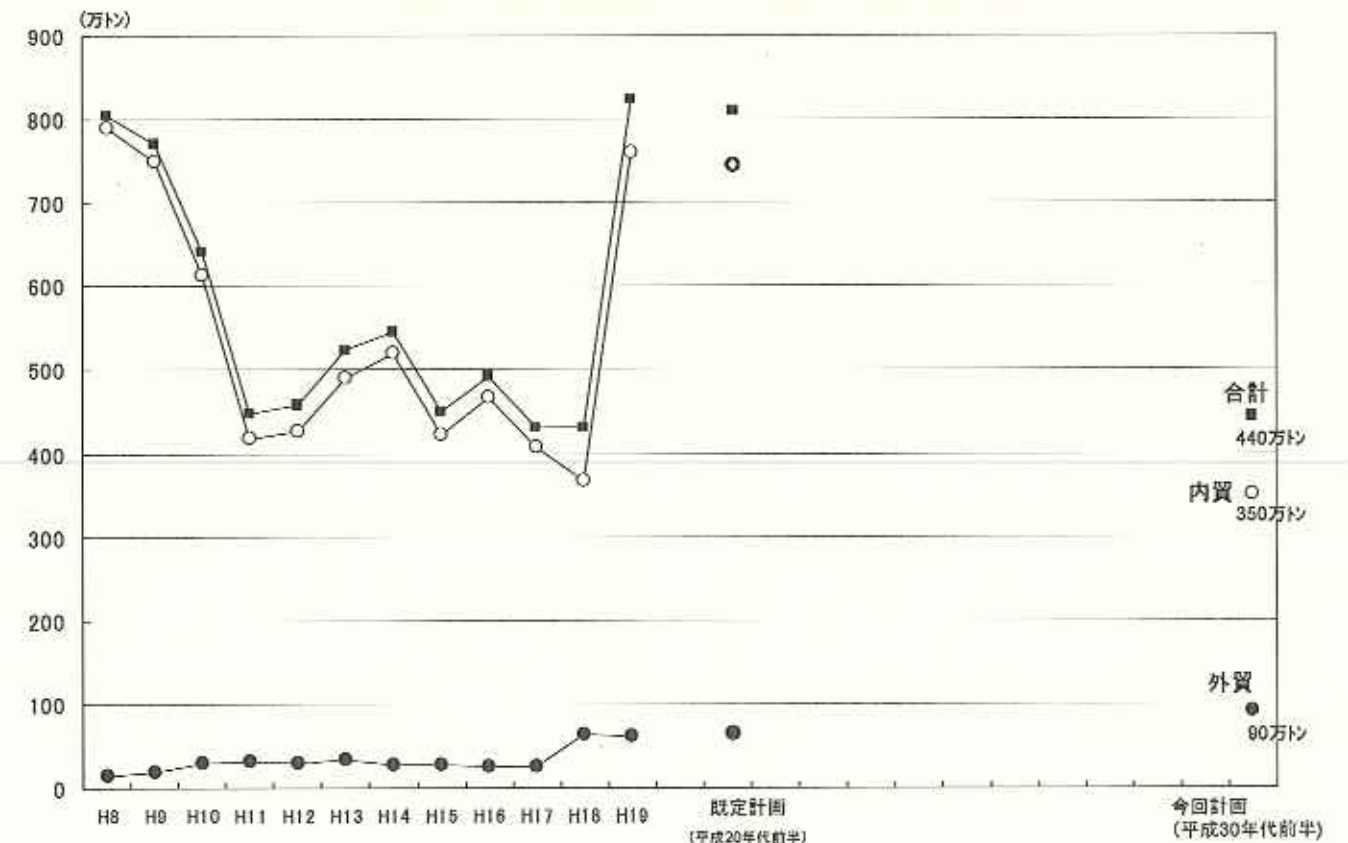
港湾の取扱能力

	取扱貨物量（平成30年代前半）		（参考）平成19年実績	
		内公共		内公共
外貿	4,750万ト	90万ト	4,632万ト	62万ト
内貿	2,340万ト	350万ト	2,670万ト	761万ト
合計	7,090万ト	440万ト	7,302万ト	823万ト

木更津港取扱貨物量の推移(公専別)

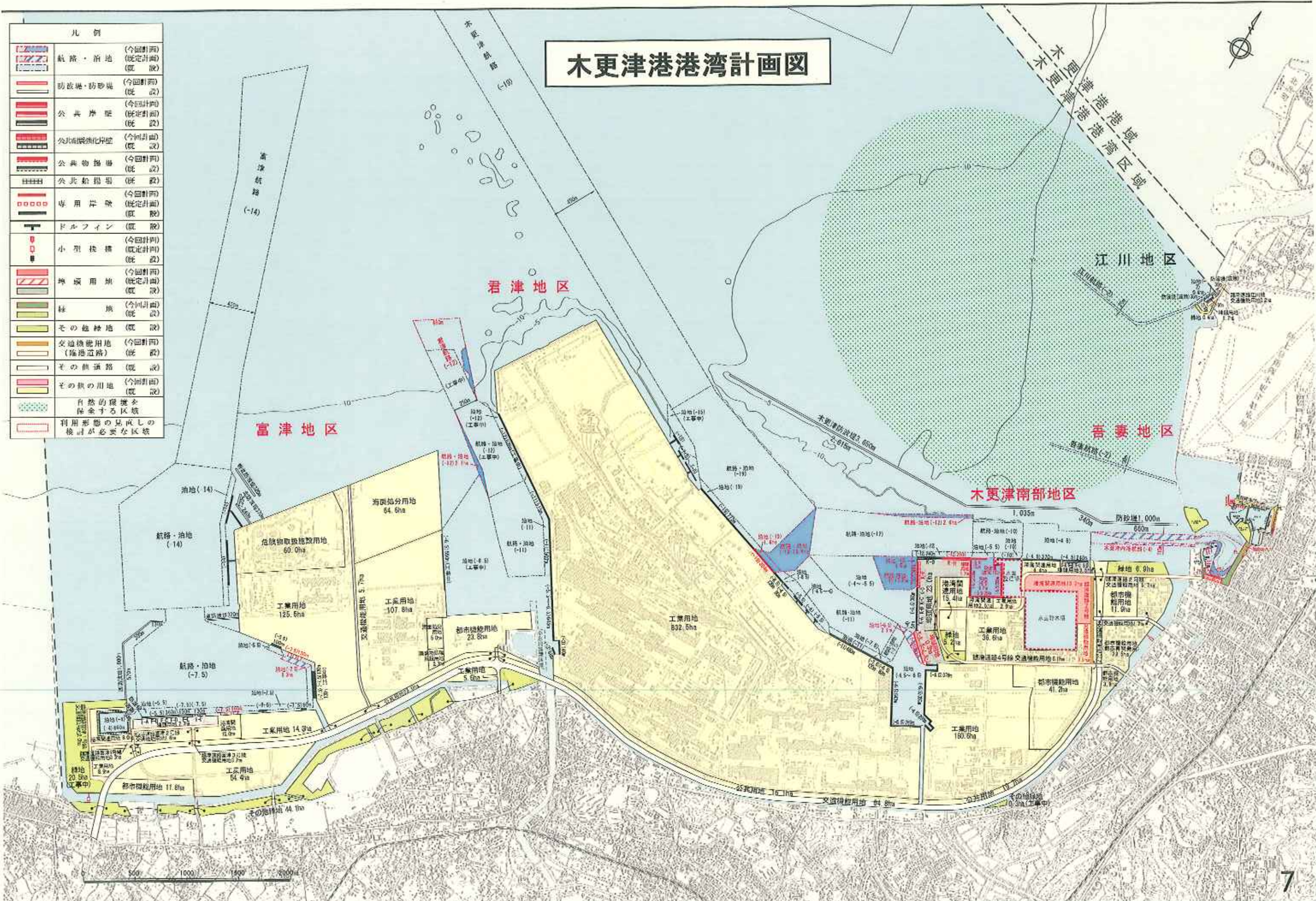


木更津港取扱貨物量の推移(公共外内別)

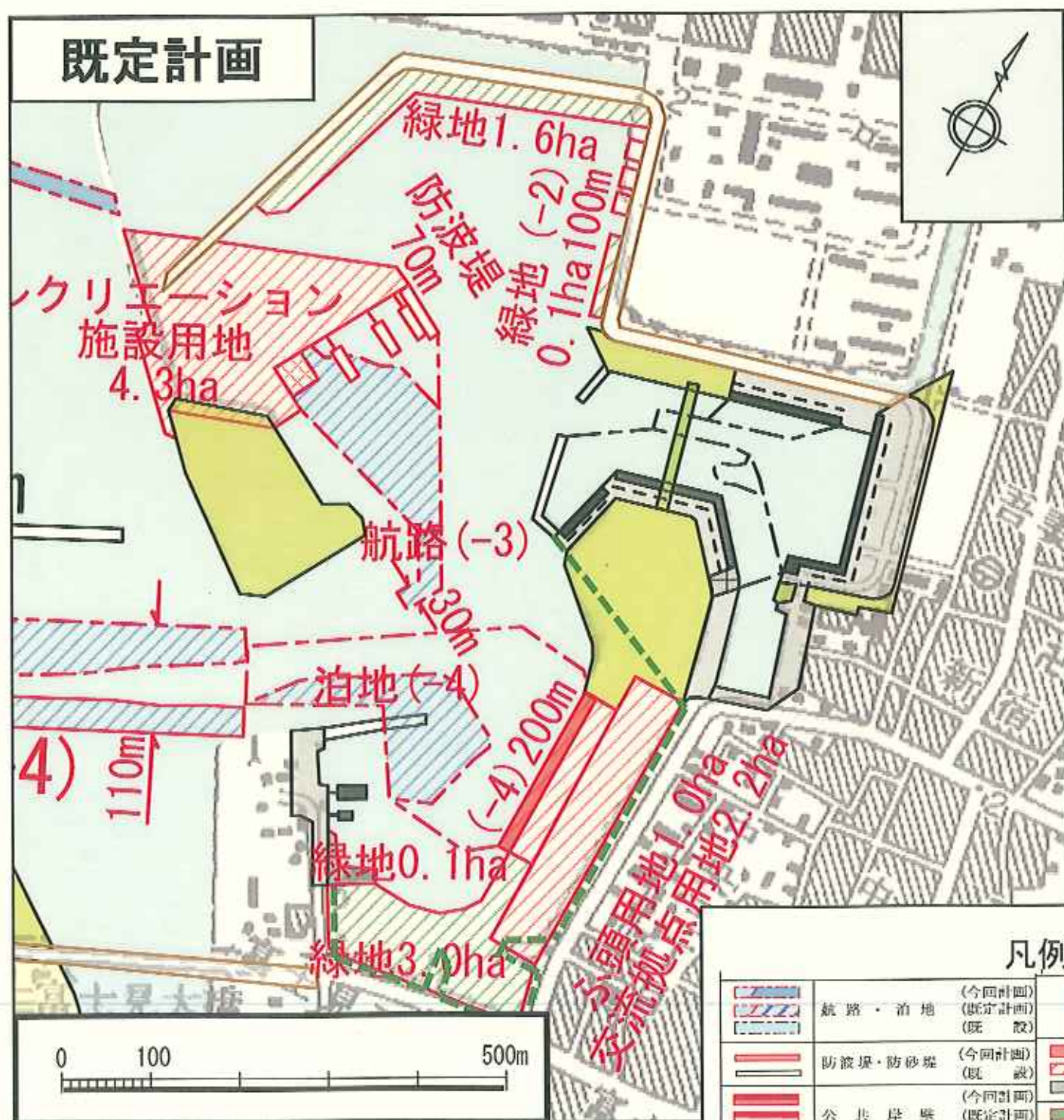


木更津港港湾計画図

凡例	
	航路・新地 (今回計画) (既定計画) (既設)
	防波堤・防砂堤 (今回計画) (既定計画) (既設)
	公共岸壁 (今回計画) (既定計画) (既設)
	公共防風化岸壁 (今回計画) (既定計画) (既設)
	公共物揚場 (今回計画) (既定計画) (既設)
	公共船揚場 (今回計画) (既定計画) (既設)
	専用岸壁 (今回計画) (既定計画) (既設)
	ドルフィン (今回計画) (既定計画) (既設)
	小型桟橋 (今回計画) (既定計画) (既設)
	埠頭用地 (今回計画) (既定計画) (既設)
	緑地 (今回計画) (既定計画) (既設)
	その他緑地 (既設)
	交通機能用地 (今回計画) (陸進道路) (既設)
	その他道路 (既設)
	その他の用地 (今回計画) (既設)
	自然的環境を保全する区域
	利用形態の見直しの検討が必要な区域



港湾計画の概要【吾妻地区】

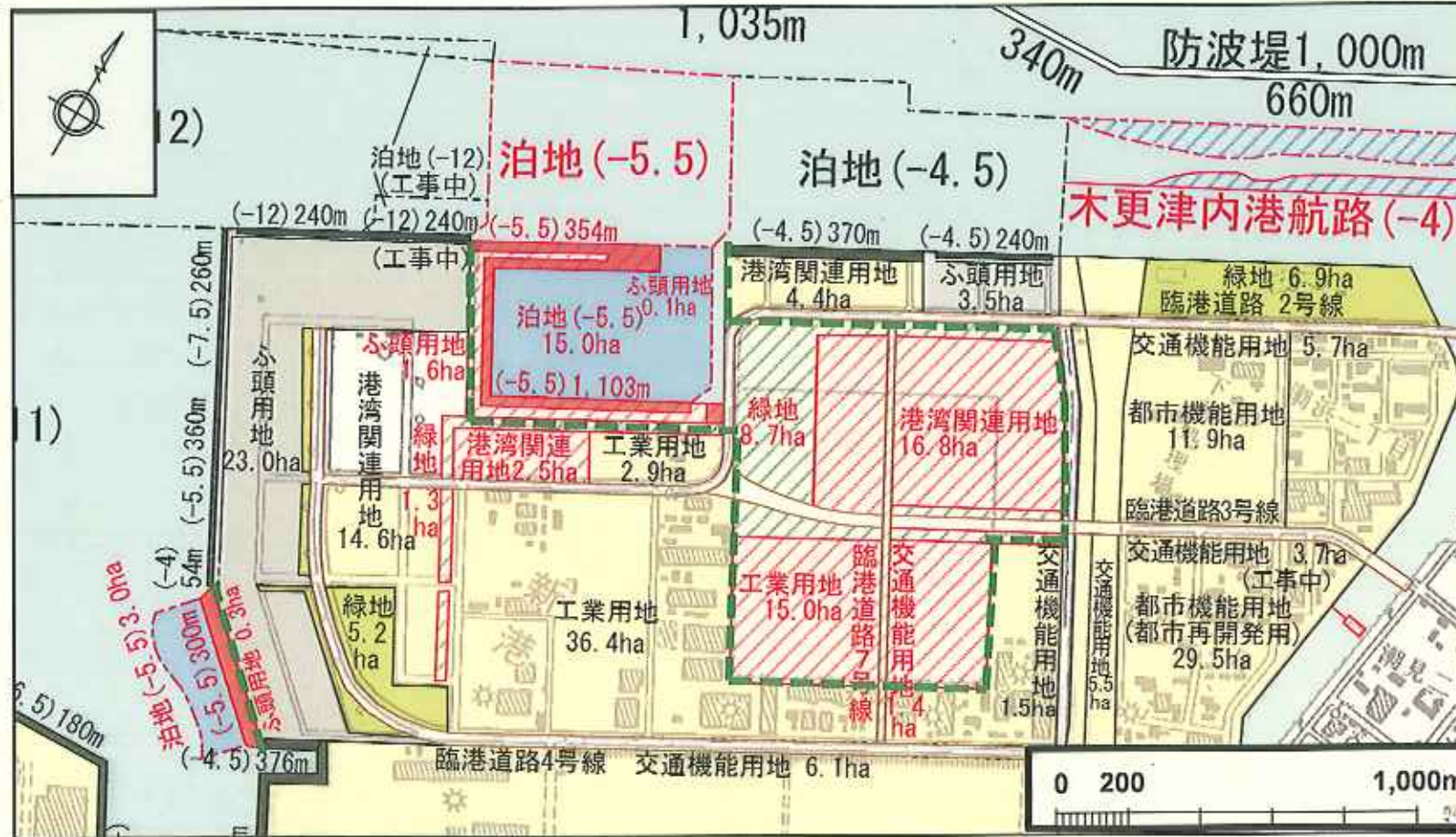


凡例

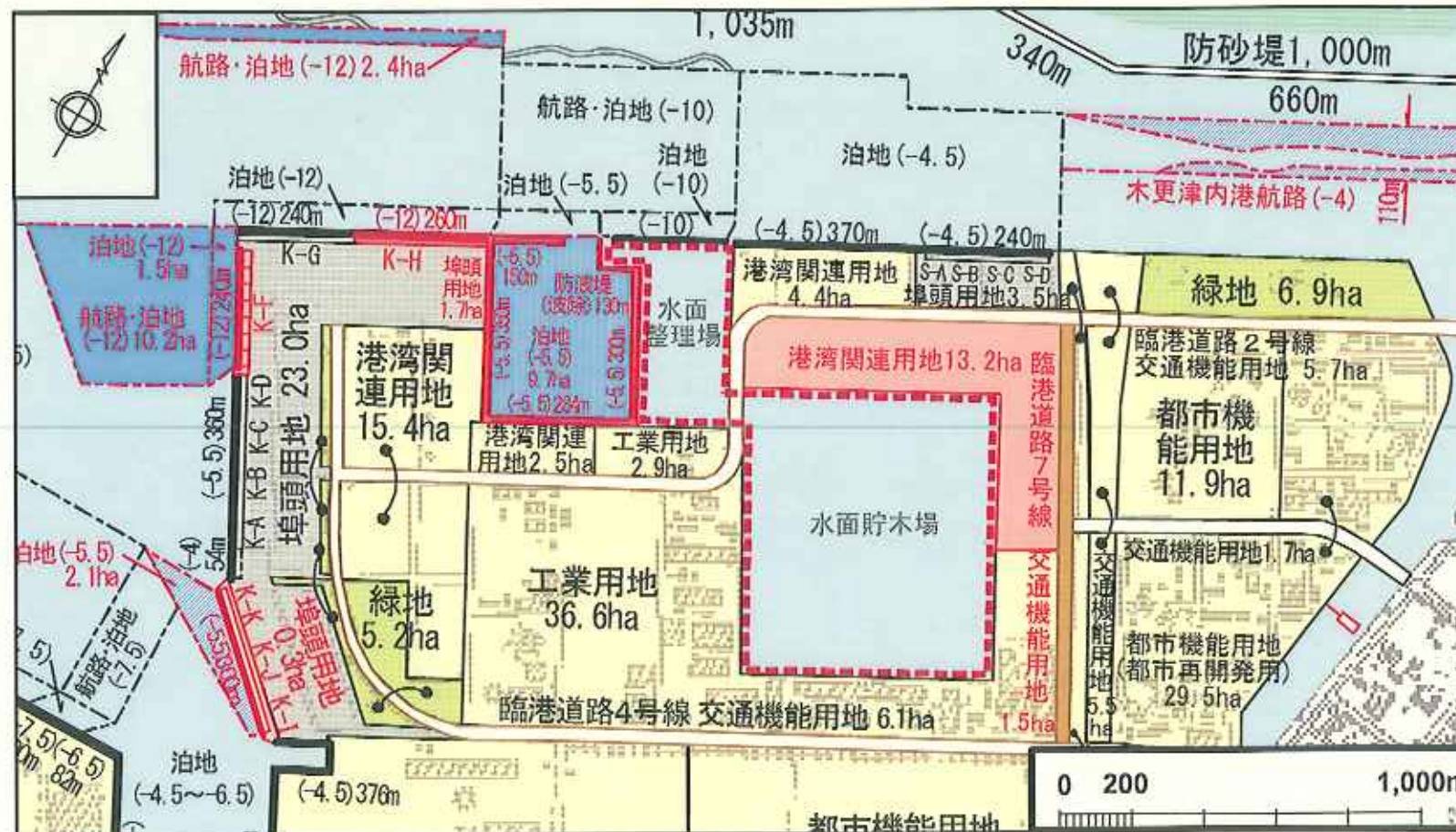
	航路・泊地 (今回計画)		小運枝橋 (今回計画)
	(既定計画)		(既定計画)
	(既設)		(既設)
	防波堤・防砂堤 (今回計画)		埠頭用地 (今回計画)
	(既定計画)		(既定計画)
	(既設)		(既設)
	公共岸壁 (今回計画)		緑地 (今回計画)
	(既定計画)		(既定計画)
	(既設)		(既設)
	公共岸壁強化岸壁 (今回計画)		その他緑地 (既設)
	(既定計画)		(既設)
	(既設)		(既設)
	公共物揚場 (今回計画)		交通機能用地 (今回計画)
	(既定計画)		(臨港道路) (既設)
	(既設)		(既設)
	公共船揚場 (既設)		その他道路 (既設)
	(既定計画)		(既設)
	(既設)		(既設)
	専用岸壁 (今回計画)		その他の用地 (今回計画)
	(既定計画)		(既設)
	(既設)		(既設)
	ドルフィン (既設)		自然的環境を保全する区域
	(既定計画)		
	(既設)		
			利用形態の見直しの検討が必要な区域

港湾計画の概要【木更津南部地区】

既定計画



今回計画

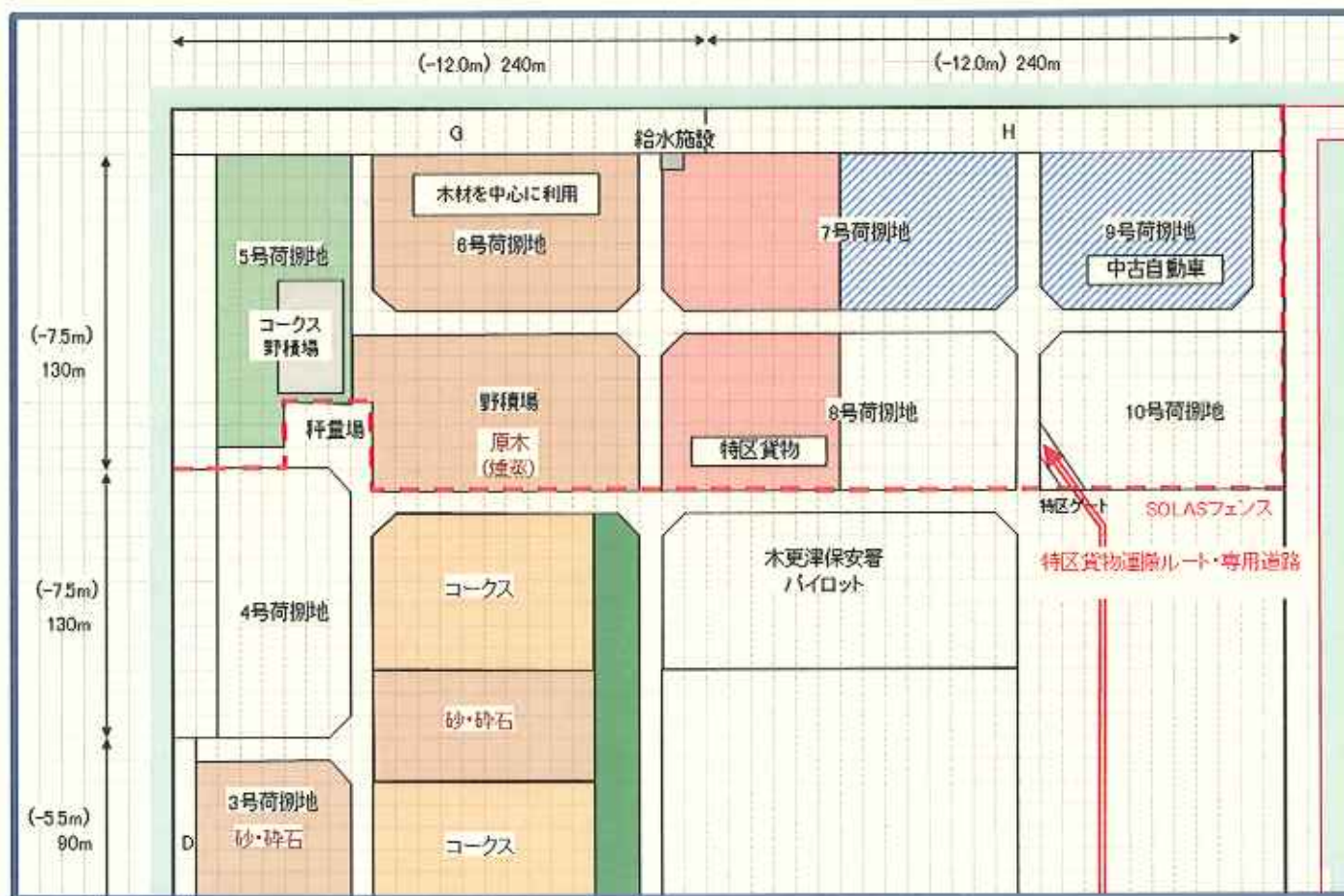


凡例

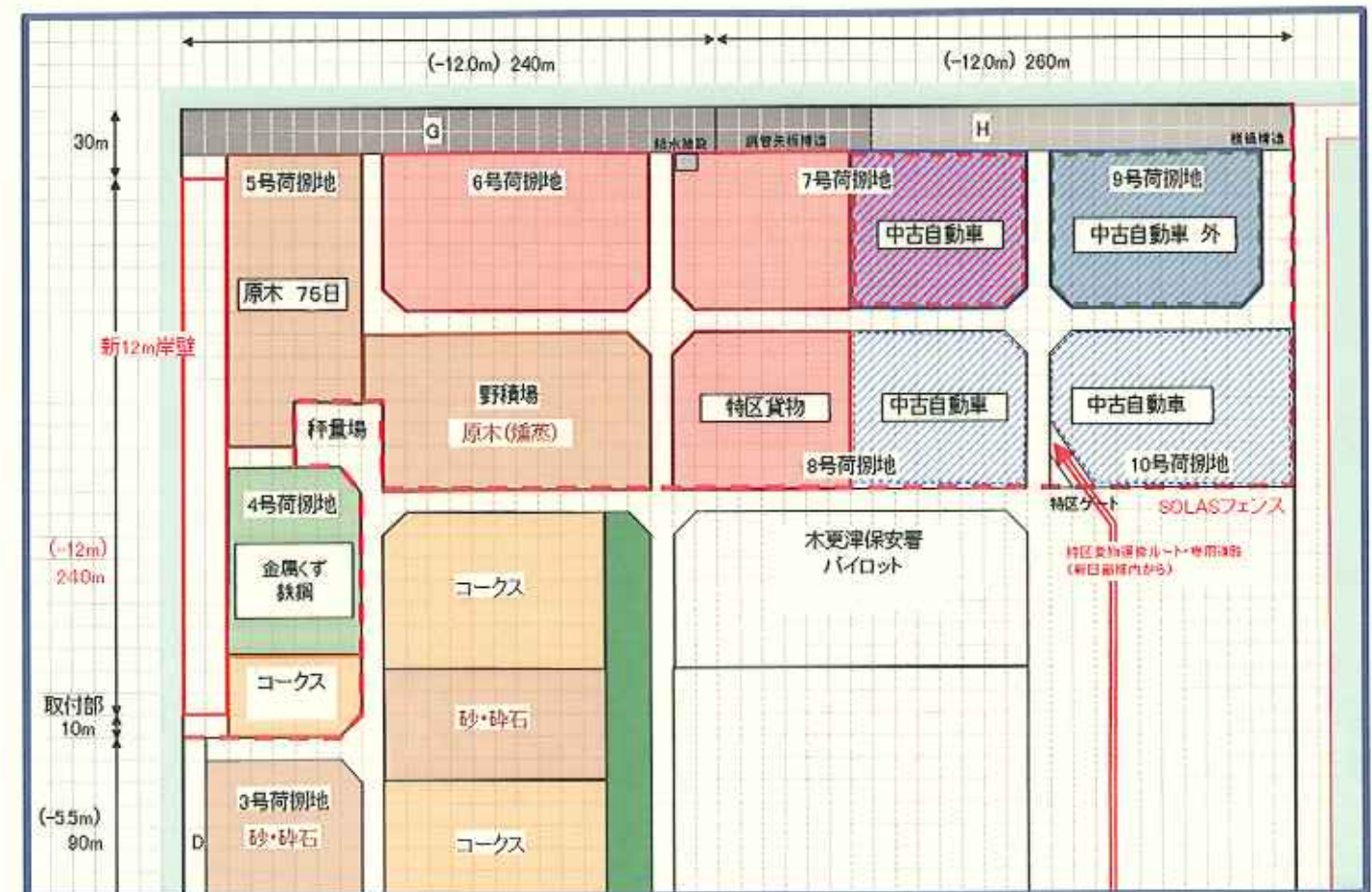
	航路・泊地	(今回計画)
	航路・泊地	(既定計画)
	航路・泊地	(既設)
	防波堤・防砂堤	(今回計画)
	防波堤・防砂堤	(既設)
	公共岸壁	(今回計画)
	公共岸壁	(既定計画)
	公共岸壁	(既設)
	公共耐震強化岸壁	(今回計画)
	公共耐震強化岸壁	(既定計画)
	公共物揚場	(今回計画)
	公共物揚場	(既定計画)
	公共物揚場	(既設)
	公共船揚場	(既定計画)
	専用岸壁	(今回計画)
	専用岸壁	(既定計画)
	専用岸壁	(既設)
	ドルフィン	(既設)
	小型棧橋	(今回計画)
	小型棧橋	(既定計画)
	小型棧橋	(既設)
	埠頭用地	(今回計画)
	埠頭用地	(既定計画)
	埠頭用地	(既設)
	緑地	(今回計画)
	緑地	(既定計画)
	その他緑地	(既設)
	交通機能用地	(今回計画)
	交通機能用地	(既定計画)
	交通機能用地	(臨港道路)
	その他道路	(既設)
	その他の用地	(今回計画)
	その他の用地	(既定計画)
	その他の用地	(既設)
	自然的環境を 保全する区域	
	利用形態の見直しの 検討が必要な区域	

木更津南部地区の埠頭利用の効率化

現況の利用状況



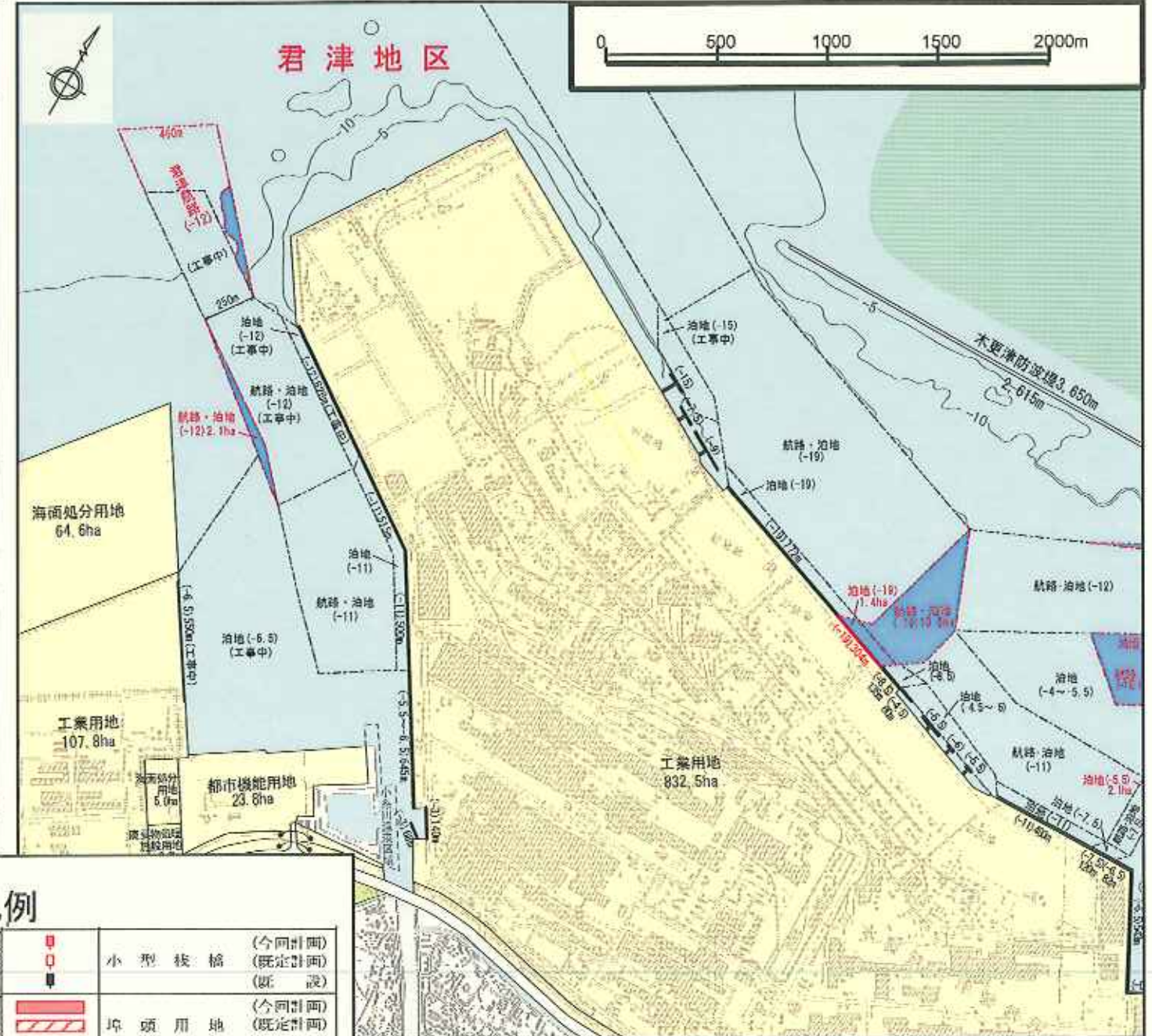
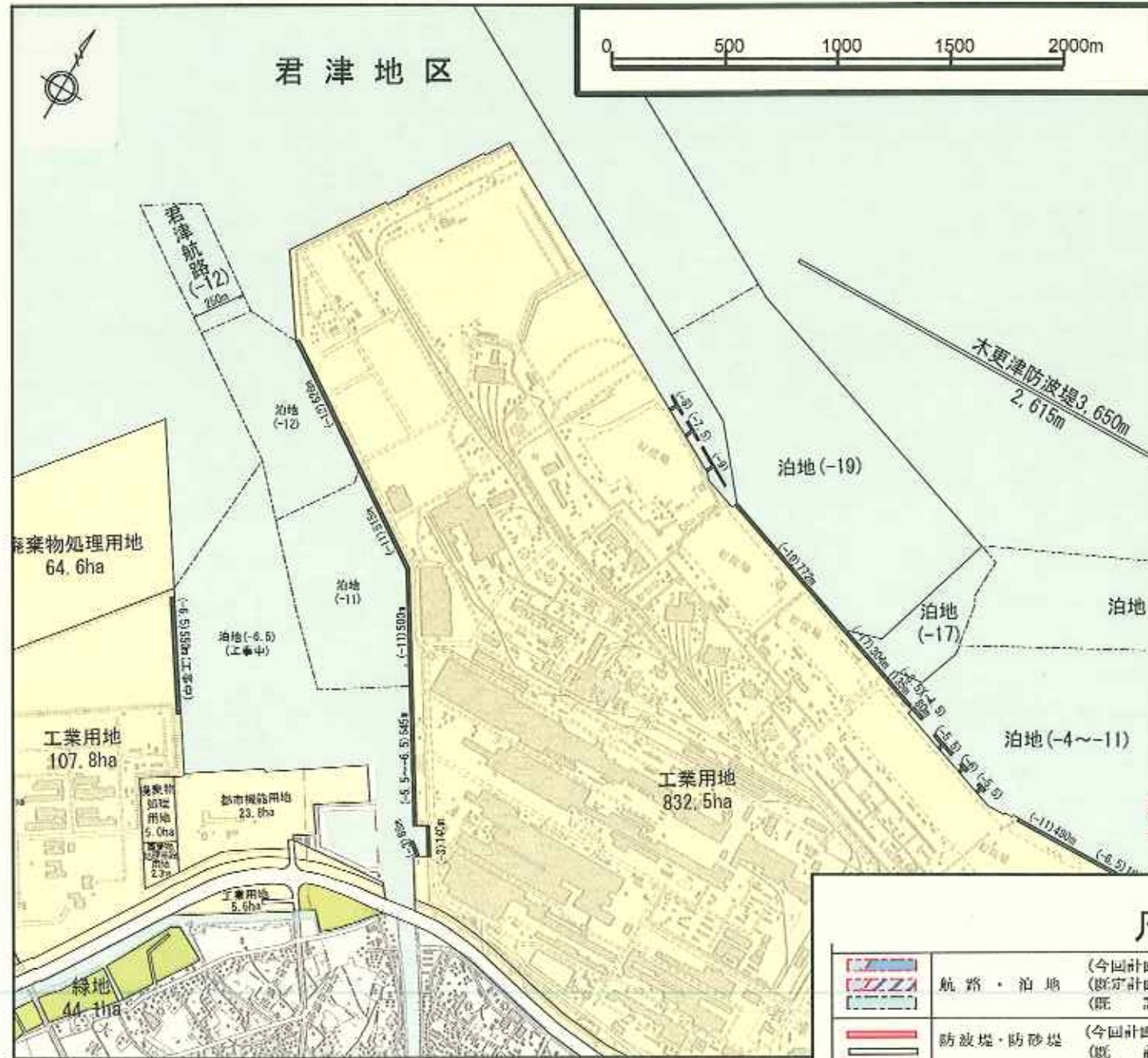
将来の利用



港湾計画の概要【君津地区】

既定計画

今回計画

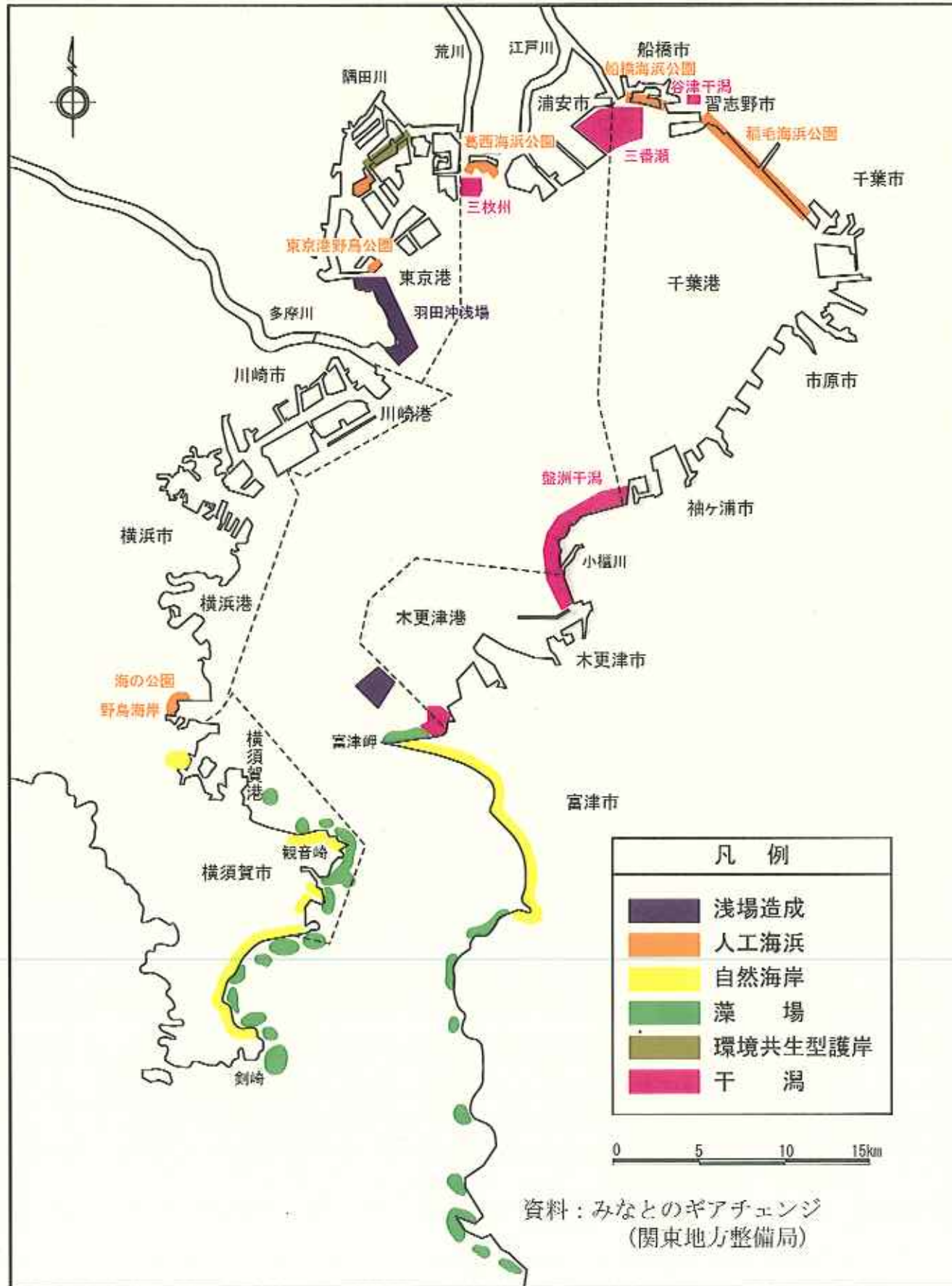


凡例

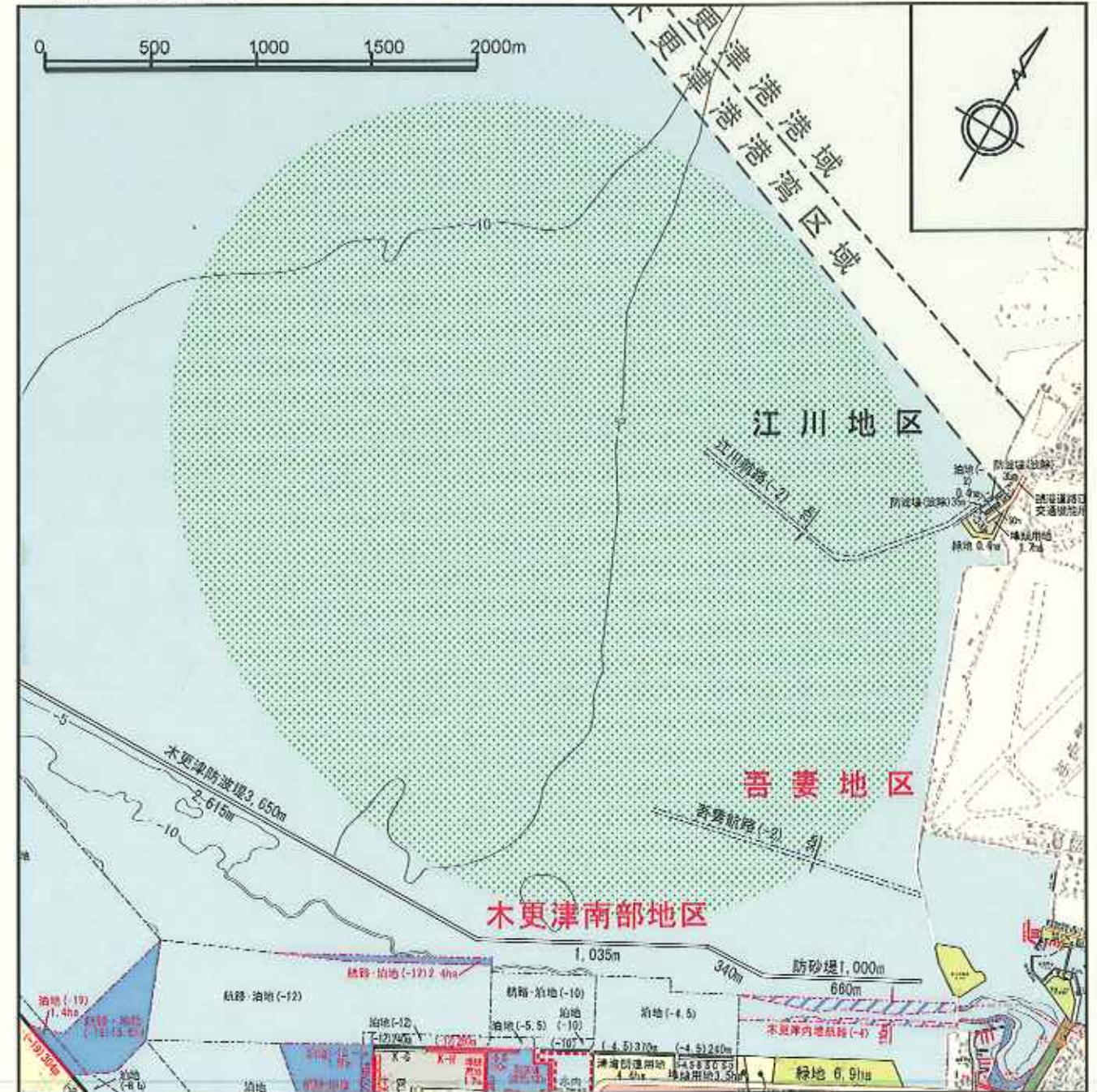
	航路・泊地 (今回計画)		小型桟橋 (今回計画)
	航路・泊地 (既定計画)		埠頭用地 (既定計画)
	防波堤・防砂堤 (今回計画)		緑地 (今回計画)
	防波堤・防砂堤 (既定計画)		その他緑地 (既定計画)
	公共岸壁 (今回計画)		交通機能用地 (今回計画)
	公共岸壁 (既定計画)		(臨港道路) (既定計画)
	公共岸壁強化岸壁 (今回計画)		その他道路 (既定計画)
	公共岸壁強化岸壁 (既定計画)		その他の用地 (今回計画)
	公共物揚場 (今回計画)		その他の用地 (既定計画)
	公共物揚場 (既定計画)		自然的環境を保全する区域
	公共船揚場 (既定計画)		利用形態の見直しの検討が必要な区域
	専用岸壁 (今回計画)		
	専用岸壁 (既定計画)		
	ドルフィン (既定計画)		

港湾計画の概要【環境を保全するゾーン】

東京湾の干潟の分布



今回計画



「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」及び
「港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令」との適合状況（木更津港）

1. 臨海部産業を支えるバルク貨物等取扱いの能力強化・効率化

木更津南部地区では、原木等を輸入、鉄鋼等を輸出、東京湾一円へ砂砂利を搬出。限られたヤードの中で、荷役に時間を要する貨物も含め取り扱われ、これら貨物が今後とも増加見込み。また、砂砂利運搬船も含め、船舶が大型化しており、岸壁水深の制約から埠頭内で非効率な横持ちも発生。

岸壁の増深とヤード利用の再編を行い、埠頭利用の効率化を実現。
また、君津地区の専用岸壁では、原材料の大型輸入船の増加に対応して、既存岸壁の水深を増深し、岸壁利用を効率化。

<p>基本方針</p> <p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1) 国際及び国内海上輸送網の基盤の強化</p> <p>② バルク貨物等の輸送の強化 (p 4)</p> <p>石油、天然ガス、石炭、鉱石、穀物、飼料、原木、チップ、砂利・砂等のバラ積みされる貨物（以下「バルク貨物」という。）は、我が国の産業や国民の生活を支えるために必要な物資である。また自動車、建設機械等の主としてRORO船で運ばれる貨物は、我が国の主要な輸出品の一つである。これらの物資の安定的かつ低廉な輸送は、我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上のために重要である。</p> <p>このため、臨海部や内陸部における企業立地、船舶の大型化等に適切に対応し、効率的で安全性・信頼性が高く、環境負荷の小さい輸送サービスを提供できるように、大水深の多目的国際ターミナルを整備するとともに、バルク貨物等の輸送、保管、荷さばき等に係る機能を強化する。</p> <p>(2) 臨海部の産業立地・活動環境の向上 (p 5)</p> <p>経済のグローバル化の進展、東アジア地域の急成長、企業の国際分業の進展等の中で、製造業を中心とする企業は最適生産地を求めて、国や地域を選択する時代となっている。</p> <p>また、臨海部における国内外からの産業立地や設備投資を促進することにより、我が国における産業の国際競争力を向上させるとともに、雇用や所得の創出等により地域を活性化させることが必要である。</p> <p>このため、原材料等のバルク貨物等を輸送する船舶の大型化や企業立地等に対応した港湾施設の整備、臨海部の有効活用・再編による用地の提供を行うとともに、ターミナル隣接地における大型特殊貨物を円滑に輸送するための措置や幹線道路網とのアクセスの確保について関係機関と連携して取り組む。</p> <p>(以下略)</p> <p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>3 バルク貨物等の輸送の拠点 (p 16)</p> <p>バルク貨物等の輸送の拠点については、産業の立地状況、資源の産出地・消費地の分布状況、エネルギー拠点の立地状況等に対応し、品目ごとの陸上輸送や海上輸送の状況等を考慮して配置し、船舶の大型化に対応した水深の岸壁とともに、高効率の荷役機械や十分な面積の荷さばき用地を備える。また、複数の品目を取り扱う場合には、品目ごとの特性を考慮して効率的に取り扱うことができるように配慮する。(以下略)</p>
--

2. 吾妻地区の再開発による「みなと木更津再生」の実現

吾妻地区は、JR木更津駅から木更津南部地区の貯木場南側に至るエリアを対象に、来訪者が回遊するようなまちづくりを進める「みなと木更津再生構想」の4地区の1つ。水産業の拠点性、親水性などを活かして、隣接地区との連携・補完を図りながら整備を推進中。

埋立規模の縮小、駅から中の島公園への動線上への旅客船バースの規模位置を見直し等を行い、早期に整備効果の期待できる計画へ見直し。

<p>基本方針</p> <p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理</p> <p>③ 観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成 (p 16)</p> <p>観光による地域の活性化や人々の交流を支えるフェリー、旅客船、クルーズ船等の多様な要請に対応した、快適で利便性の高い交流空間を形成する。このため、地域の特性に配慮した旅客ターミナル施設や交流施設を整備する。また、まちづくりと一体となって、水際線を有する魅力ある空間を形成する。</p>
--

3. 大規模地震に備えた耐震強化岸壁の配置の見直し

大規模地震時の緊急物資等輸送のための岸壁として、富津地区F岸壁に加え、吾妻の旅客船岸壁を耐震強化するを、既定計画では位置付け。

吾妻地区港外側に係る中の島大橋の耐震補強の見通しが立たず、木更津南部地区で新たに計画する12m岸壁に配置を見直し位置付け。

<p>基本方針</p> <p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>2 国民の安全・安心の確保への貢献</p> <p>① 災害に強い港湾の構築 (p 7)</p> <p>地震対策については、防災拠点として災害時に緊急物資輸送を担う耐震強化岸壁や避難地として機能する港湾緑地を一体的に整備する。その際、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等背後地へのアクセスの状況、地域防災計画との整合に配慮する。さらに、臨港道路の橋梁、高架部等既存施設の耐震強化を進める。また、首都圏等の大都市圏においては、緊急物資の中継拠点や支援部隊のベースキャンプの機能を担う基幹的広域防災拠点を整備し、適切な運用体制を確立する。</p> <p>(以下略)</p> <p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>7 大規模地震対策施設 (p 18)</p> <p>大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資、避難者等を輸送するための機能を確保するべく、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震災害の切迫性、地理的条件、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等背後地へのアクセスの状況等を考慮して、大規模地震対策施設を適切に配置する。また、大規模地震対策施設は、耐震強化岸壁と、緊急物資の保管や被災者の避難等に資する広場、市街地と港湾を連絡する道路等を一体的に備える。</p> <p>(以下略)</p>

4. 「自然的環境を保全する区域」の位置付け

木更津港北東部は、東京湾内の面積としては最大規模の盤洲干潟から続く浅海域が広がっている。

これら地域は、潮干狩りや、のり養殖、採貝の漁場としても利用されていることから、貴重な自然海域を次世代に継承していくためのエリアとして、「自然的環境を保全する区域」として位置付ける。

<p>基本方針</p> <p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>3 良好な港湾環境の形成 (p 9)</p> <p>① 良好な自然環境の積極的な保全</p> <p>港湾が、将来にわたって社会の多様な要請に応え、その役割を果たしていくためには、環境との共生を実現し、豊かな自然環境を健全な状態で将来世代に継承する必要がある。そのため、港湾における環境を良好な状態に維持、回復、創造し、生物多様性の保全にも配慮しつつ、関係機関と必要な調整を行い、環境の保全を総合的かつ計画的に進めて、良好な港湾環境を形成する。</p> <p>IV 良好な港湾・海洋環境の形成及び循環型社会への対応</p> <p>1 自然環境の積極的な保全 (p 20)</p> <p>① 良好な自然環境の維持</p> <p>干潟や海浜等は、水質浄化や生物多様性の確保等、様々な環境機能を有する場である。</p> <p>このため、港湾の開発及び利用に当たっては、これらの重要性を十分考慮するとともに、開発及び利用により影響が及ぶことが懸念される範囲にある環境の保全上重要な干潟等については、開発及び利用や背後地域の防災との調和を考慮しつつ、環境への影響の回避、低減を図る等適切な維持に努める。</p>
--

<p>省令</p> <p>(港湾の環境の整備及び保全)</p> <p>第十一条 港湾の環境の整備及び保全に関する事項は、生態系野その他の自然条件、港湾及びその周辺地域における事業活動の状況、港湾における労働環境等を考慮して、良好な港湾の環境の形成を図ることができるように総合的に定めるものとする。この場合において、必要に応じ、自然的環境を整備又は保全する区域を定めるものとする。</p>

※ 基本方針の該当文章は、関連記載の章節等の内、当該計画の変更事項に係る深い部分のみ抜粋している。省令は、当該計画の変更事項に、特に関係の深い条文のみを抜粋している。