

## 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28 km、港湾区域7,340haを有する港湾です。

木更津港の港湾取扱貨物量は、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。

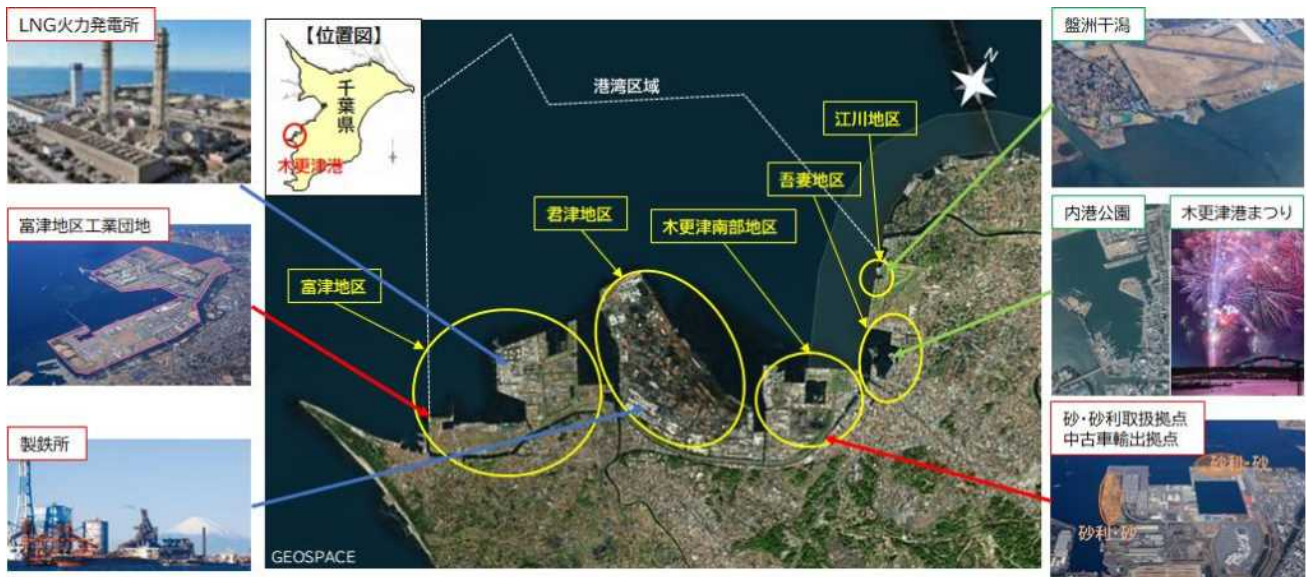


図 2-1-1 木更津港の現況



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 年から減少傾向で推移し、令和4年は5,775万トンの取扱いとなっています。

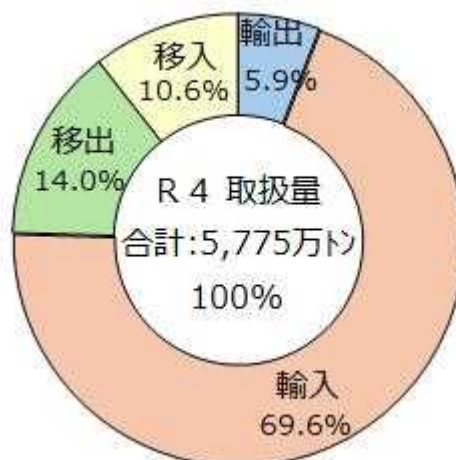
輸移出入別に見ると、令和4年における輸出入貨物は75.5%を占め、そのうち輸入は69.6%と、輸入貨物の取扱が多い港です。



注) 四捨五入による端数処理のため合計値は必ずしも一致しない

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

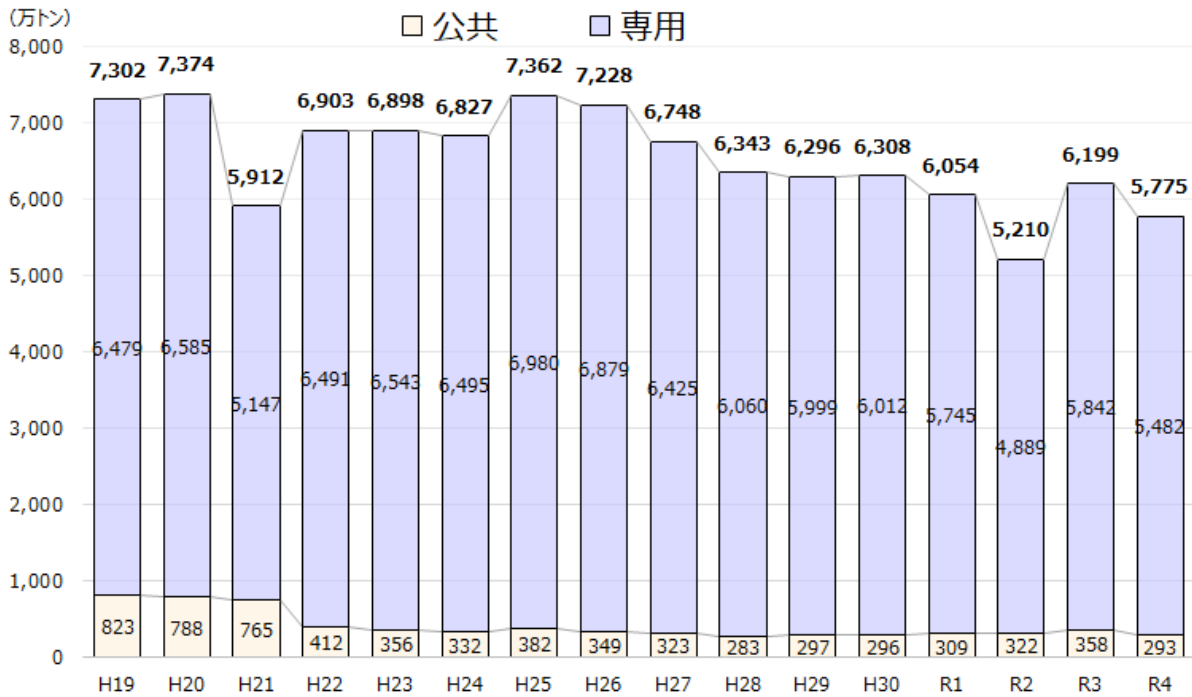


出典: 千葉県港湾統計年報より作成

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

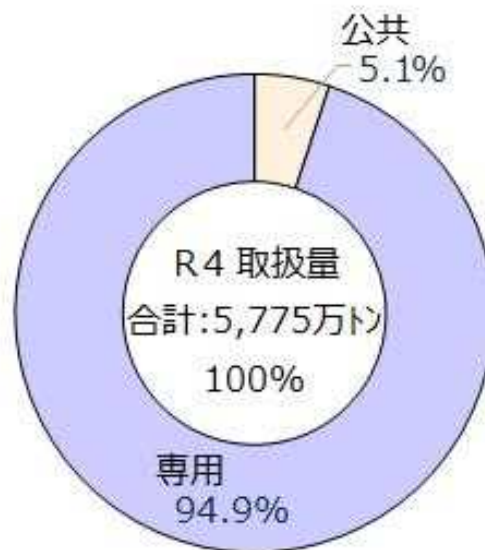
公専別に見ると、専用貨物が貨物量の大半を占めており、公共・専用ともに減少傾向で推移しています。令和4年の取扱量は、公共が293万トン(全体の5.1%)、専用が5,482万トン(全体の94.9%)であり、専用貨物が多い特徴があります。



注) 四捨五入による端数処理のため合計値は必ずしも一致しない

出典: 千葉県港湾統計年報より作成

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4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5.1%を占めており、既定計画の基準年である平成19年から529万トン減少し、293万トンの取扱いとなっています。

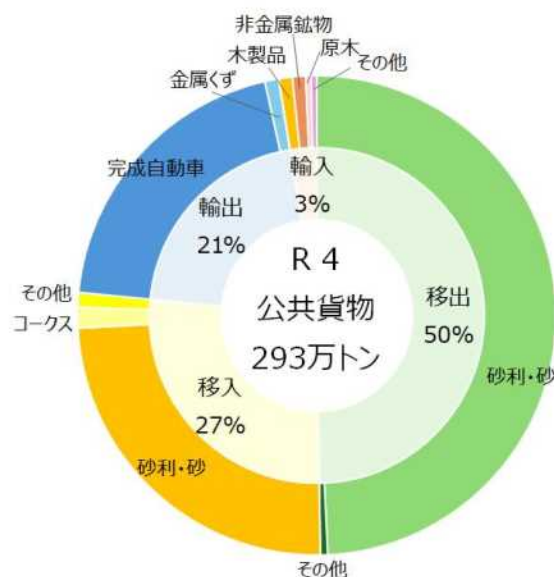
公共貨物の77%を移出・移入貨物が占めており、主要品目である「砂利・砂」を中心に貨物量は安定的に推移しています。



注)四捨五入による端数処理のため合計値は必ずしも一致しない

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 5,482万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。

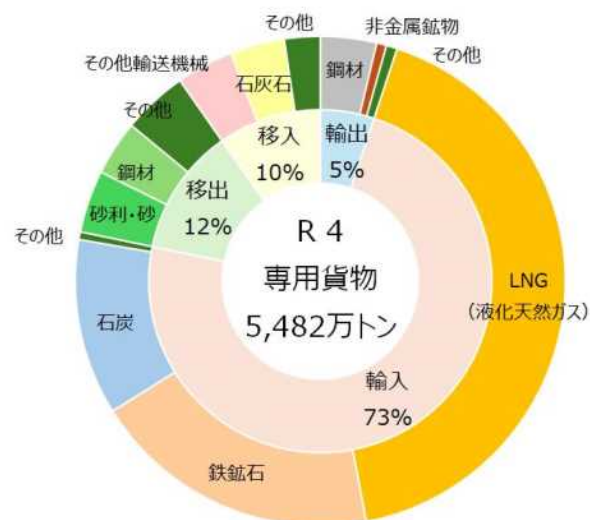
新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和 2 年の貨物量は減少しましたが、令和 3 年からは回復傾向にあります。



注)四捨五入による端数処理のため合計値は必ずしも一致しない

出典:千葉県港湾統計年報より作成

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)

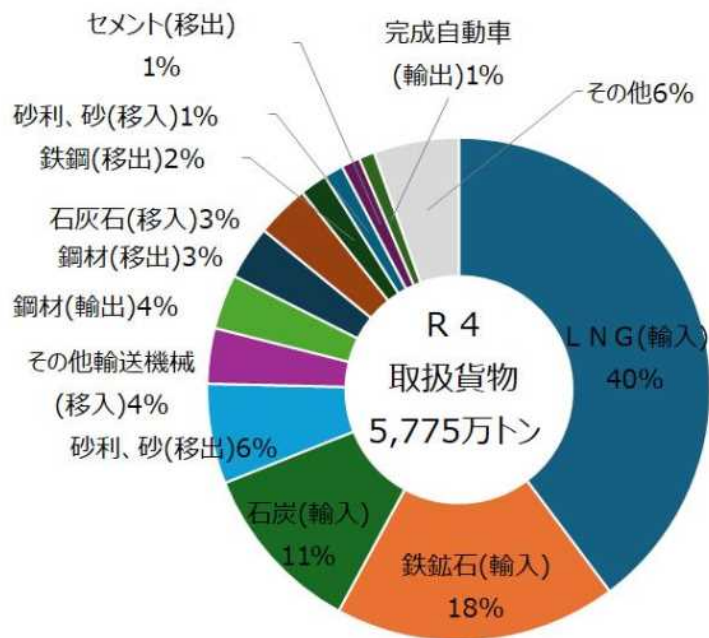
## (3) 取扱品目の特徴

令和 4 年における木更津港の取扱貨物量を品目別に見ると、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)

## 2. 木更津港の現状と課題

### 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。

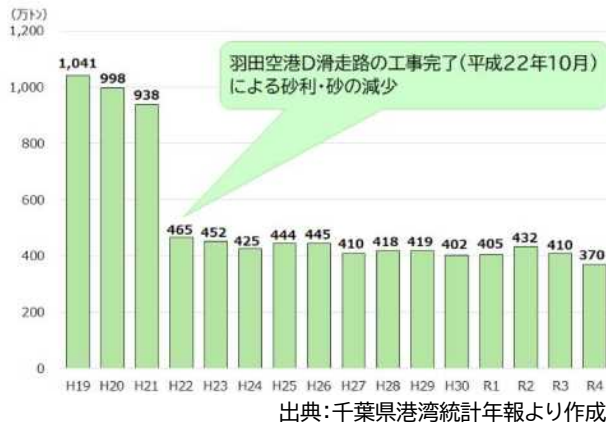
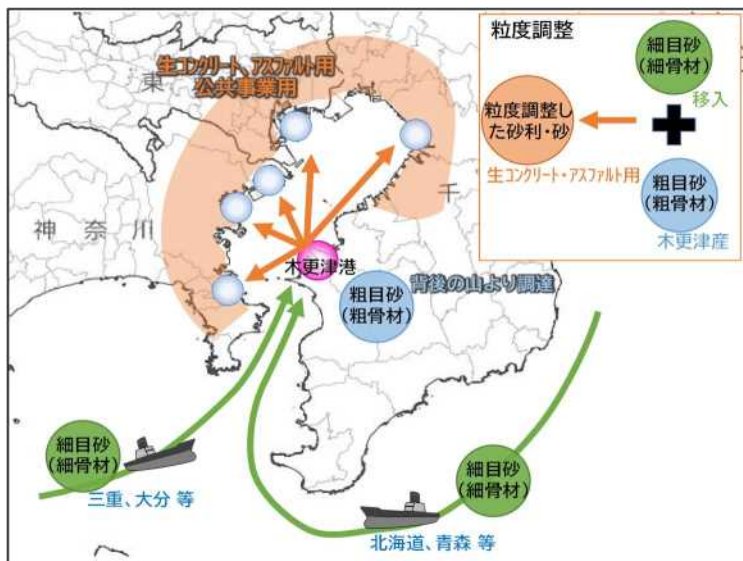


図 2-1-12 移出砂利・砂取扱貨物量の推移(公専合計)

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

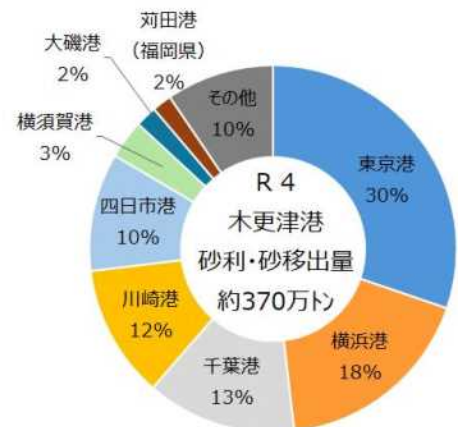


図 2-1-15 移出砂利・砂の仕向港構成比

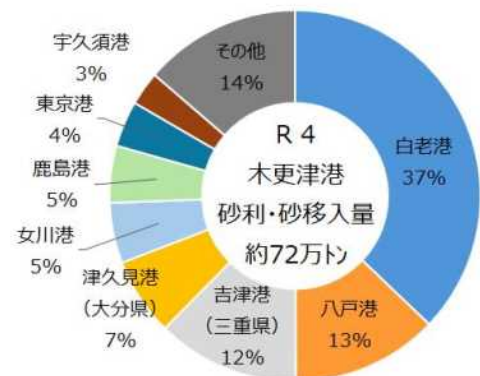


図 2-1-16 移入砂利・砂の仕出港構成比

## 2. 木更津港の現状と課題

### 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<br>(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<br>(日立港区) | 15,372      | 3.6%  |

出典:数字でみる港湾 2023 より作成

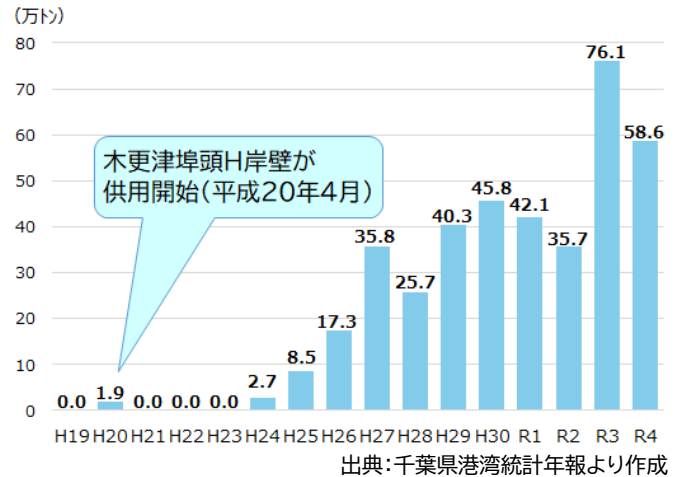


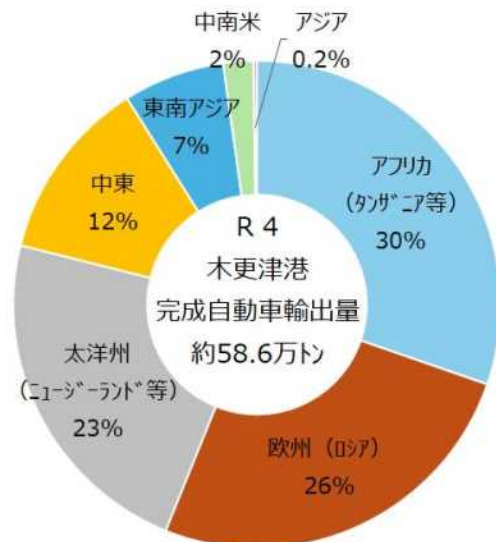
図 2-1-17 中古自動車の取扱貨物量の推移(公共輸出)

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 2-1-21 東京湾内における火力発電所及び LNG 基地拠点

## 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。

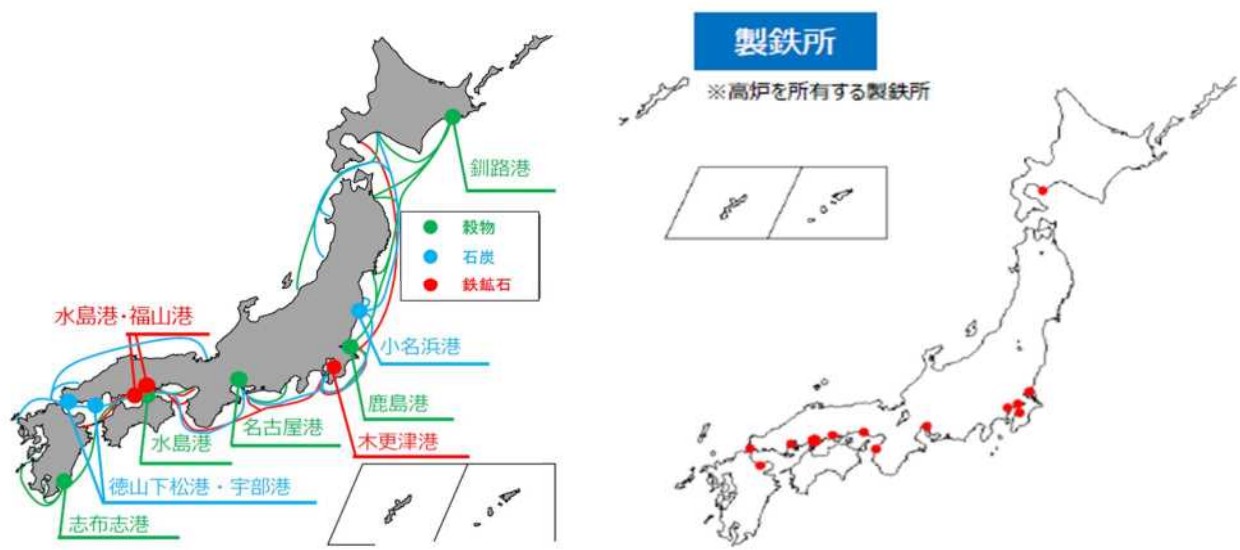


出典：千葉県港湾統計年報より作成

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

原木(丸太)、木製品(単板、合板等)の取扱貨物量の推移は、原木は減少傾向、木製品は増加傾向と対照的となっています。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)

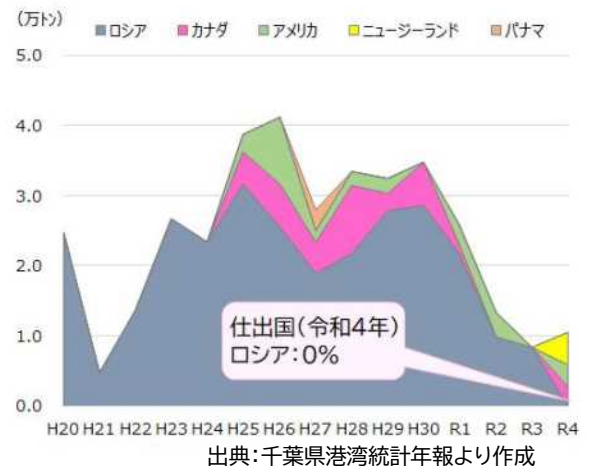


図 2-1-25 原木国別輸入先の推移

#### 【木製品】



図 2-1-26 木製品取扱貨物量の推移(公共輸入)

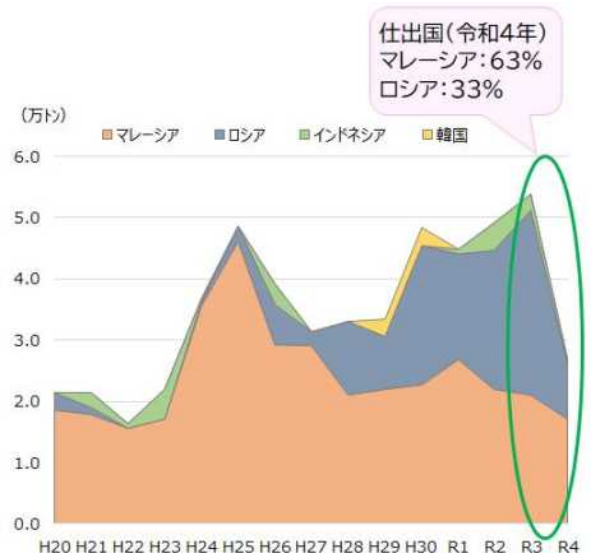


図 2-1-27 木製品国別輸入先の推移



## 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

## 2. 木更津港の現状と課題

### 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心頭からの距離・所要時間・料金

| 主要都市     | 最寄りIC    | 経路                             | IC間     |        | 高速料金<br>(特大車・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心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 箇所立地しており、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) ※計画中也も含む



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

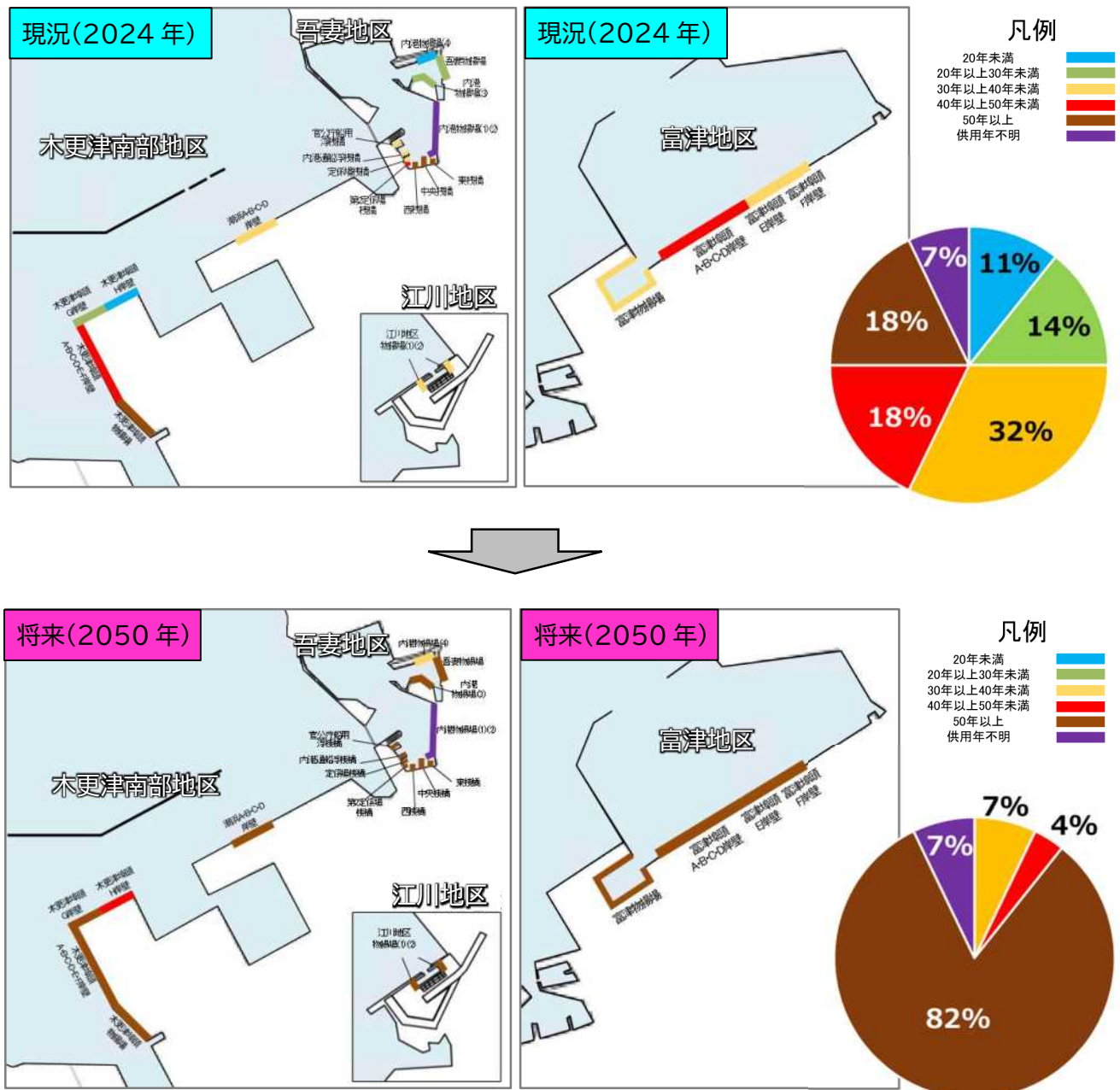
図 2-1-35 木更津港周辺における緑地・商業施設等の立地状況

## 2. 木更津港の現状と課題

### (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(吾妻地区・江川地区・木更津南部地区・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。



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 2-1-37 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ふ頭 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<br>(m) | 喫水<br>(m) | 乗船者数<br>(人) | 備考  |
|---------------------------|------------|----------|-----------|-----------|-------------|---|
| 平成29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、<br>関東圏内101名、関東圏外8名          |
| 平成30年11月9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156名、近隣3市39名<br>千葉県内54名、千葉県外37名<br>その他185名 |
| 令和1年9月20日                 | ぱしふいっくびいなす | 木更津埠頭H岸壁 | 183.4     | 6.5       | 441         |   |
| 令和2年9月25日<br>(新型コロナにより中止) | ぱしふいっくびいなす | -        | -         | -         | -           | -   |
| 令和4年12月4日                 | につぼん丸      | 木更津埠頭H岸壁 | 166.6     | 6.6       | 250         |   |
| 令和6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ぱ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)

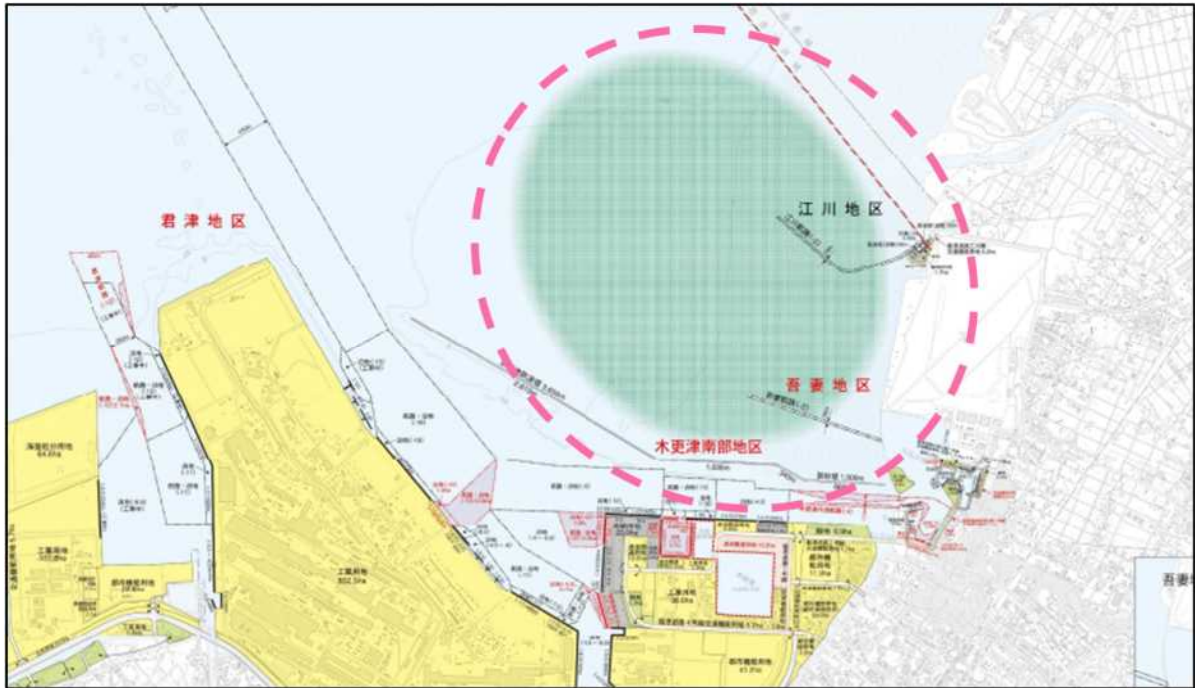
図 2-1-50 江川海岸潮干狩場における潮干狩りの様子



### (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、日本の重要湿地 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



## (8)防災対策の状況

首都圏における大規模地震発生時には、国民生活を維持するため、海上からの緊急物資の迅速な受入・供給への対応が港湾に求められます。木更津港では、緊急物資輸送用として耐震強化岸壁を整備しており、被災地への物資供給が可能となっています。



出典:木更津港における東京湾北部地震発生時の震後行動(平成 28 年 3 月)木更津港 BCP 連絡協議会

図 2-1-57 緊急物資受入拠点と輸送道路



### 【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。

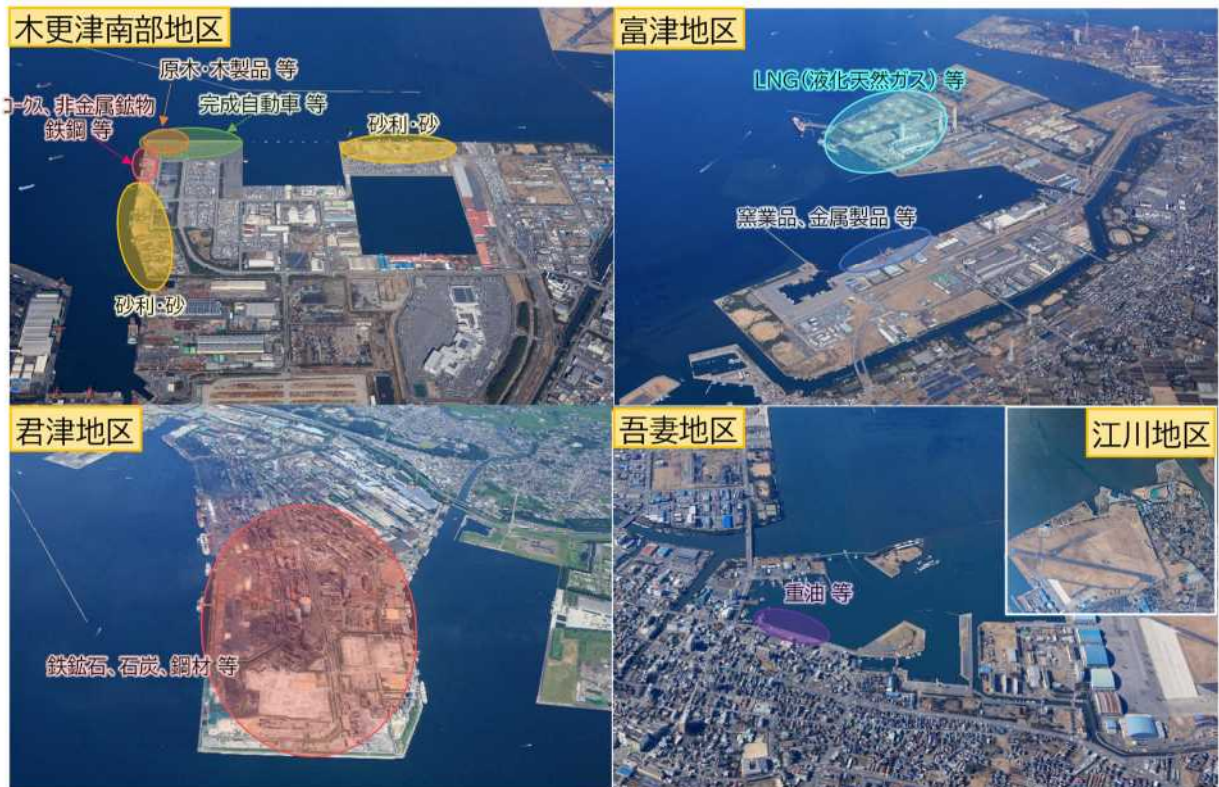


図 2-1-59 木更津港地区別の貨物取扱状況

### (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「盤洲干潟」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 盤洲干潟



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 盤洲干潟の海苔養殖



## (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、木更津南部地区木更津ふ頭 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

木更津南部地区木更津ふ頭 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<br>(m) | 喫水<br>(m) | 乗船者数<br>(人) | 備考  |
|---------------------------|------------|----------|-----------|-----------|-------------|---|
| 平成29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、<br>関東圏内101名、関東圏外8名          |
| 平成30年11月9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156名、近隣3市39名<br>千葉県内54名、千葉県外37名<br>その他185名 |
| 令和1年9月20日                 | ぱしふいっくびいなす | 木更津埠頭H岸壁 | 183.4     | 6.5       | 441         |   |
| 令和2年9月25日<br>(新型コロナにより中止) | ぱしふいっくびいなす | -        | -         | -         | -           | -   |
| 令和4年12月4日                 | にっぽん丸      | 木更津埠頭H岸壁 | 166.6     | 6.6       | 250         |   |
| 令和6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       | 9       | 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

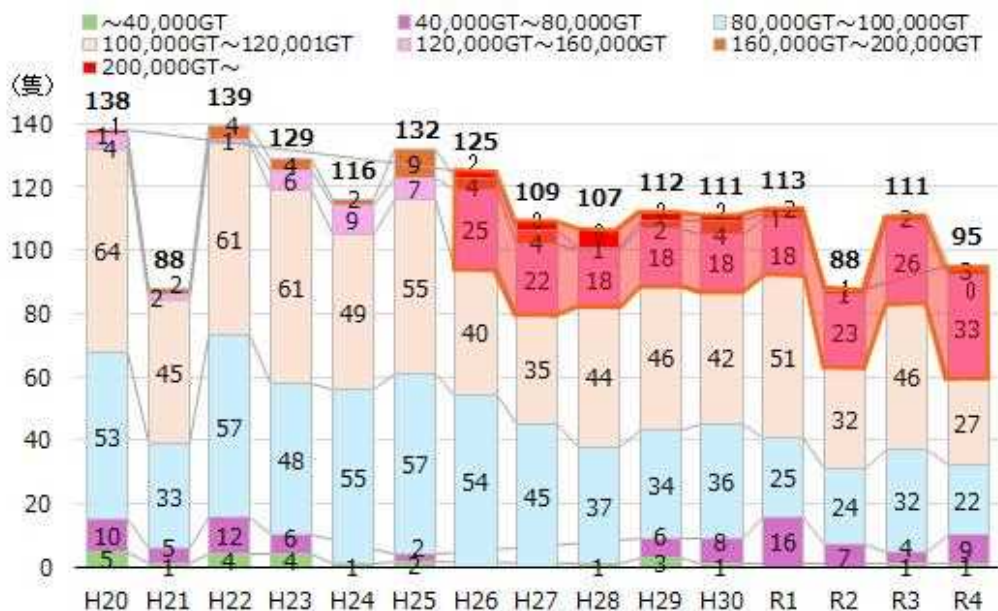


図 2-1-68 鉄鉱石運搬船の船型別入港隻数の推移



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。

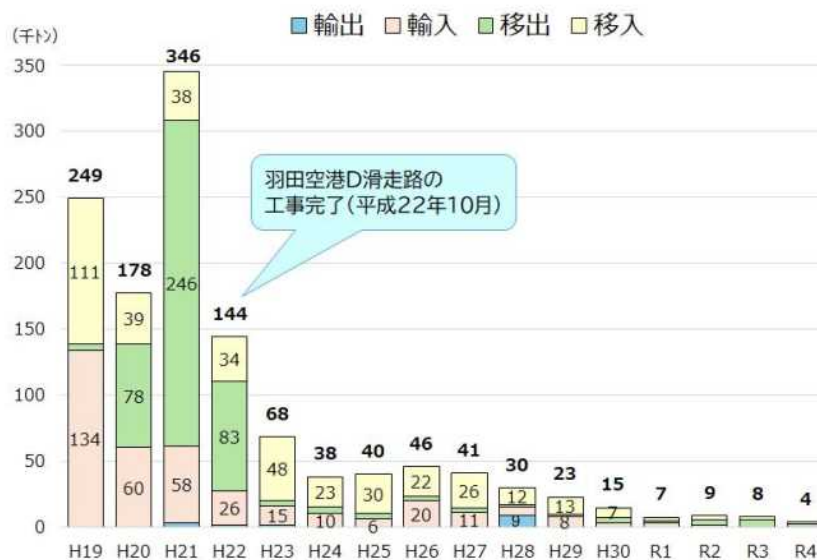


図 2-1-70 土地利用の変化



出典: GEOSPACE より作成

図 2-1-71 埠頭利用状況(富津地区)



注) 四捨五入による端数処理のため合計値は必ずしも一致しない

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. 木更津港の現状と課題

富津地区の新富水路には、不法係留や放置されているプレジャーボートが多数存在しています。木更津港港湾計画には、新富水路に小型栈橋が計画されており、防災等の観点からプレジャーボートの適切な収容が必要となります。



図 2-1-73 放置艇(プレジャーボート)の様子



出典:平成 25 年 12 月 一部変更(全域図より抜粋)

図 2-1-74 木更津港港湾計画における富津地区の小型船収容計画