

8-5 大規模地震対策施設計画

(1) 大規模地震対策施設の現況

大規模地震対策施設の現況は、次のとおりである。

大規模地震対策施設の現況

地区名	施設名	区分	水深	ハース数	延長	機能
吾妻	旅客船バース	既定計画	-4m	1	200m	緊急物資輸送用
富津	富津埠頭F岸壁	既設	-7.5m	1	130m	緊急物資輸送用

(2) 大規模地震対策施設の必要性

既定計画では吾妻地区の旅客船埠頭を耐震強化岸壁に位置づけたが、旅客船埠頭の見直しに伴い、既定計画を削除し、耐震強化岸壁の配置等を見直す。

(3) 必要な耐震強化岸壁の数

地震災害発生時における緊急物資輸送の背後圏を、木更津港から概ね10km圏とし、木更津港において必要となる緊急物資輸送量及び耐震強化岸壁の数を次のとおり設定する。

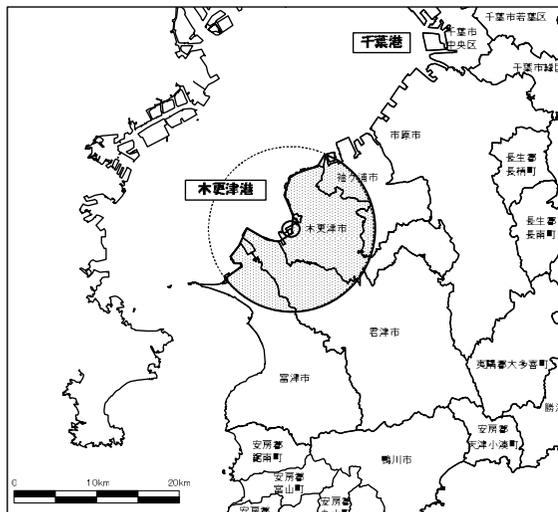
緊急物資等輸送用岸壁の必要整備量

①背後圏人口(人)	②被災人口(①×30%)(人)	③必要となる緊急物資輸送量(②×40kg/人日)	④耐震強化岸壁での緊急物資搬入量(③×10%)	必要バース延長(必要延長=④÷250ト×170m)		
				必要延長	既設延長	新規延長
322,481	96,744	3,870ト/日	387ト/日	264m	130	134m

注1) 木更津港の背後圏人口は、木更津市、君津市、富津市、袖ヶ浦市の平成17年国勢調査人口による。

2) 被災率(30%)、港湾分担率(10%)、1バース当たり取扱能力(250ト/ハース)は「臨海部防災拠点マニュアル(H9.3)」を参照

緊急物資輸送の背後圏



背後圏人口

	背後圏人口
木更津市	122,208人
君津市	90,978人
富津市	50,161人
袖ヶ浦市	59,109人
合計	322,456人

資料:H17年国勢調査

(4) 耐震強化岸壁の配置の考え方

以下の理由により木更津埠頭-12m新規岸壁に耐震強化岸壁を位置づける。

- ・富津地区の既存の耐震強化岸壁と離れており、背後圏に対し分散し有効な配置になること
- ・背後に防災緑地として活用できる緑地があること
- ・今回計画を耐震強化岸壁として整備することで、別途既存岸壁を耐震強化することよりもコスト削減が図れること
- ・緊急物資輸送用と産業活動維持用岸壁を兼用できること
- ・その他の計画岸壁については、新H岸壁は既存施設の活用であること、また、-5.5m計画岸壁は施設規模が小さいこと

大規模地震対策施設計画

地区名	施設名	区分	水深	ハース数	延長	機能
木更津南部	木更津埠頭-12m計画岸壁	新規計画	-12m	1	240m	緊急物資輸送用岸壁



(参考) 東京湾内港湾における緊急物資等輸送用耐震強化岸壁整備及び計画状況

港湾名	既設			計画		
	水深(m)	バース数	延長(m)	水深(m)	バース数	延長(m)
千葉港	-7.5	4	520	-12	2	480
	-10	1	170			
東京港	-11	2	380	-10	2	450
	-7.5	6	830	-8.5	12	2,728
	-5	2	160	-7.5	2	310
横浜港	-7.5	3	390	-10	6	1,155
				-7.5	2	360
川崎港	-12	1	240	-10	1	170
	-7.5	1	130			
横須賀港	-7.5	1	100	-7.5	1	130
	-5.5	1	90			

8-6 交流厚生用地計画

整備事例

(1) 交流厚生用地計画の必要性

【背景・要請】

- ・吾妻地区は木更津新都心地区の憩いの場やレクリエーションの場として、また“みなと木更津再生”を目指す拠点として陸域側と連携し、整備が進められている。
- ・その拠点を形成する上で必要不可欠な核施設として、既定計画で旅客船埠頭と一体となった交流厚生用地（旧 交流拠点用地）を位置づけた。
- ・しかし、旅客船埠頭計画と同様、事業化が困難となっているため、早期に整備効果が発現できるコンパクトな計画に見直す必要がある。
- ・また、本地区は「海の駅」に指定されており、ヨットやモーターボートの休憩基地として活用されていることから、利用者の休憩施設の整備やビジターバースの整備が求められている。

【今回計画での対応】

- ・賑わい空間を創出するため、木更津駅から近く、中の島公園への人の動線上となる内港奥部に、旅客船埠頭や緑地と一体的な利用が図れるよう配置する。
- ・また、隣接してビジターバースの整備についても、今後検討を行う。

(2) 今回計画する交流厚生用地の規模及び配置

今回計画する交流厚生用地の面積は、他港の整備事例等を参考に0.7haとする。

また、配置計画としては、旅客船埠頭と一体となった利用が図れるよう、旅客船埠頭の背後に計画する。

① 建物(延床)面積の設定

既存施設(千葉県内に整備されている「道の駅」)の建物(延床)面積を参考に 1,500㎡程度を確保するものとする。

参考：道の駅の施設規模

施設名	建物(延床)面積
とみうら「枇杷倶楽部」	1,460㎡
富楽里とみやま	1,829㎡
ちくら・潮風王国	1,692㎡

② 駐車場の規模想定

駐車場の規模想定として、既存施設の道の駅20カ所の平均規模をもとに算定する。

- 乗用車 100台 (=100台×21.9㎡/台=2,190㎡)
- 大型車 10台 (=10台×139.8㎡/台=1,398㎡)
- 身障者用 2台 (=2台×24.5㎡/台=49㎡)
- 合計：3,637㎡≒4,000㎡

③ 通路・緑地等

通路・緑地等の面積として、前項の建物面積及び駐車場面積合計の約30%程度を確保する。

- (1,500㎡+4,000㎡)×30%=1,500㎡

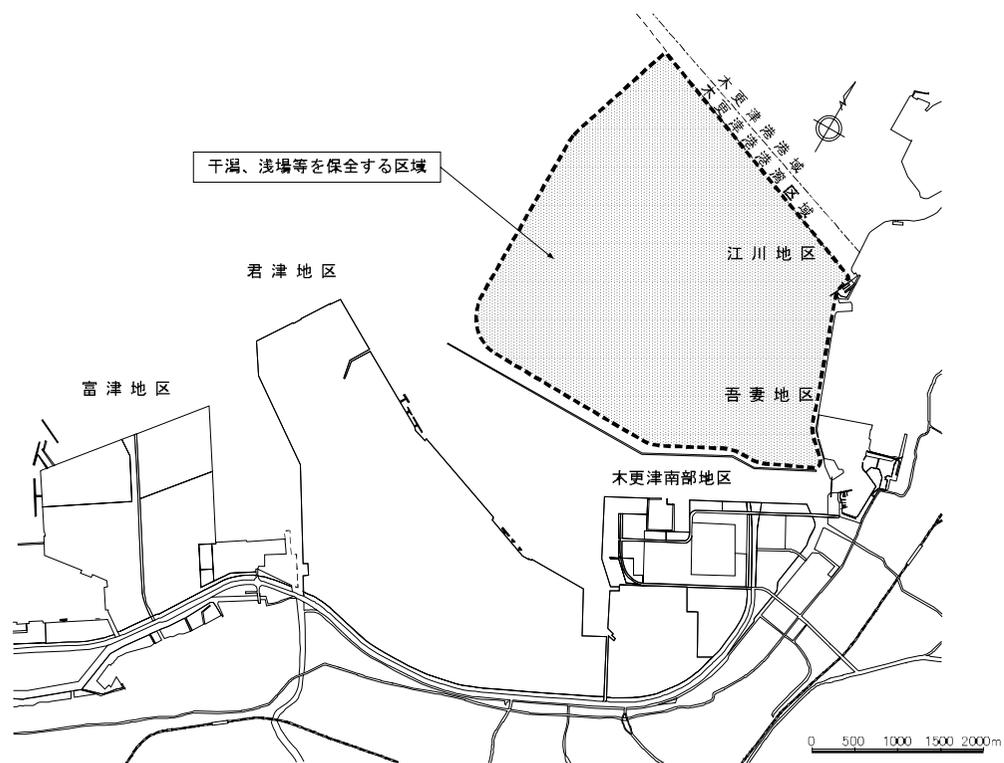
施設名	所在地	敷地面積	建築面積	駐車場規模
海の駅「わんど」	青森県鮎ヶ沢町	約8,000㎡	約1,450㎡	大型車5台、普通車98台
七尾フィッシャーマンズ・ワーフ	石川県七尾市	約6,800㎡	約3,000㎡	大型車15台、普通車200台
氷見フィッシャーマンズ・ワーフ	富山県氷見市	約5,600㎡	約2,500㎡	大型車8台、普通車160台
若狭フィッシャーマンズ・ワーフ	福井県小浜市	約5,000㎡	約2,000㎡	普通車200台



8-7 干潟、浅場等の保全

江川地区から吾妻地区の自衛隊前面の海域については、東京湾に残された貴重な干潟である「盤洲干潟」から続く浅海域となっており、4箇所の潮干狩り場（金田、江川、久津間、木更津）があるほか、のり養殖場や採貝等の漁場として漁業権が広く設定されている。

人と自然が共生する良好な港湾環境の形成を図り、貴重な自然環境を次世代に継承していくため、江川地区から吾妻地区一帯の海域を、干潟、浅場等を保全する区域として位置づける。



干潟、浅場等を保全する区域

8-8 専用埠頭計画

(1) 専用埠頭計画の必要性

- 木更津南部地区の水面整理場前面には、原木を取り扱うため、-10m ドルフィンが2パース整備されているが、既定計画では水面貯木場の埋立計画に伴い、当該ドルフィン2パースを撤去する計画であった。今回、水面貯木場の埋立計画及び取扱貨物量の見直しに伴い、ドルフィン1パースのみ撤去する。
- 君津地区の中央岸壁には、大水深岸壁として-19m岸壁が2パース、-17m岸壁が1パース整備されており、背後立地企業の原材料を輸入している。
- 近年、原料運搬船の大型化により、-17m以上を必要とする鉄石・石炭船は年間191隻(平成19年実績)にのぼり、滞船が発生している。
- 立地企業より物流コスト削減及び輸送効率の向上のため、船舶の大型化に対応した施設整備が要請されていることから、-17m岸壁を増深し、滞船の解消を図る。
- 富津地区では、既定計画で-7.5m岸壁6パースを位置づけたが、4パースが未整備である。企業の要請により、2パースは既定計画どおりとし、以下の2パースは計画削除する。

東京電力計画栈橋 水深7.5m 260m 2パース [削除]

大水深岸壁の利用状況

地区名	施設名	水深	延長	取扱量(H19)	主要品目	入港隻数(H19)
木更津南部	木更津木材港 ドルフィン	-10m	2基 (500m)	41千トン	原木	12隻
君津	中央岸壁6号	-17m	304m	2,227千トン	石炭	153隻
	中央岸壁7号	-19m	350m	6,471千トン	石炭、鉄鉱石	128隻
	中央岸壁8号	-19m	422m	13,978千トン	鉄鉱石	138隻
	合計					419隻(191隻)

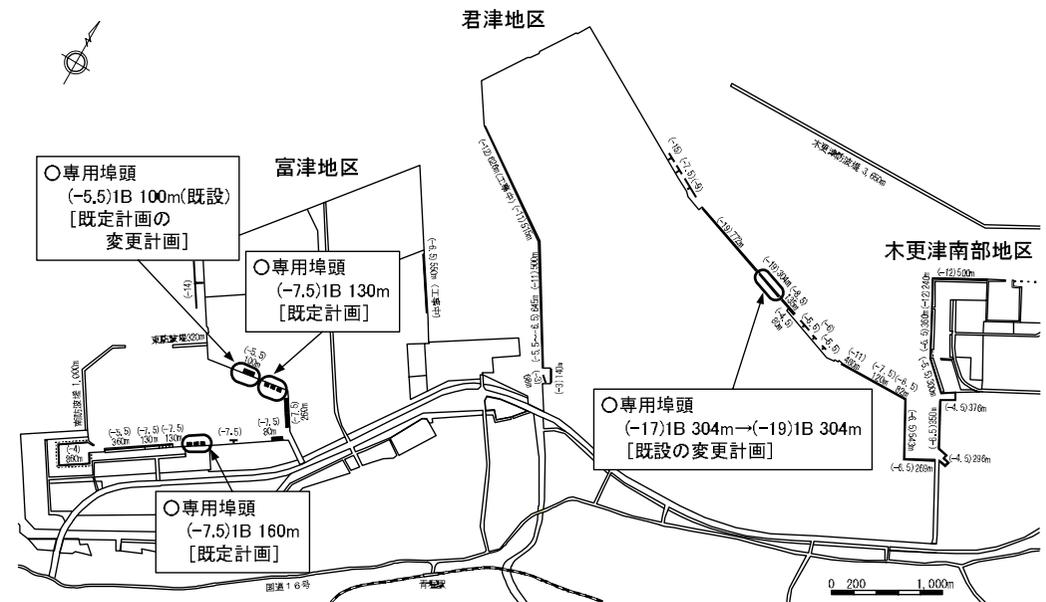
注：君津地区の入港隻数の()は水深17m以上を必要とする船舶で内数

(2) 今回計画する専用埠頭の規模と配置の考え方

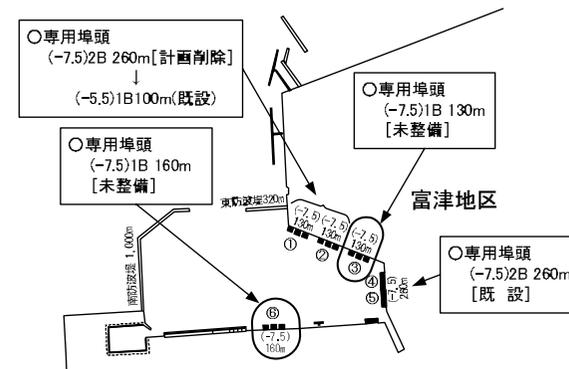
今回計画する専用埠頭の規模と配置の考え方は、次のとおりである。

今回計画する専用埠頭計画

地区名	施設名	水深	延長	パース数	状況	規模及び配置の考え方
木更津南部	木更津木材港 ドルフィン	-10m	250m	1	撤去	小型船だまり計画の見直しに伴い、2パースのうち1パースを撤去する。
君津	新日本製鐵 中央岸壁6号	-19m	304m	1	既設の変更計画	既存の-17m岸壁を隣接する岸壁と同水深に増深する。
富津	駒井鉄工計画栈橋	-7.5m	130m	1	既定計画	既定計画どおりとする。
	マロックス計画栈橋	-7.5m	160m	1	〃	〃
	東京電力-5.5m岸壁	-5.5m	100m	1	既定計画の変更計画	既定計画と同位置に規模を縮小して配置(既設)



《参考》富津地区専用埠頭計画



8-9 水域施設計画

(1) 航路計画

① 主要な航路の現況

主要な航路の現況は、次のとおりである。

主要な航路の現況

地区名	航路名	水深(m)	幅員(m)	状況
木更津南部	木更津航路	-19	450	既設
君津	君津航路	-12	250	工事中
富津	富津航路	-14	450	既設

② 航路計画の必要性

工事中の君津航路は航路を横切る潮流・風が強く、また、利用船舶が大型化していることから、航行安全上、航路を拡幅する必要がある。

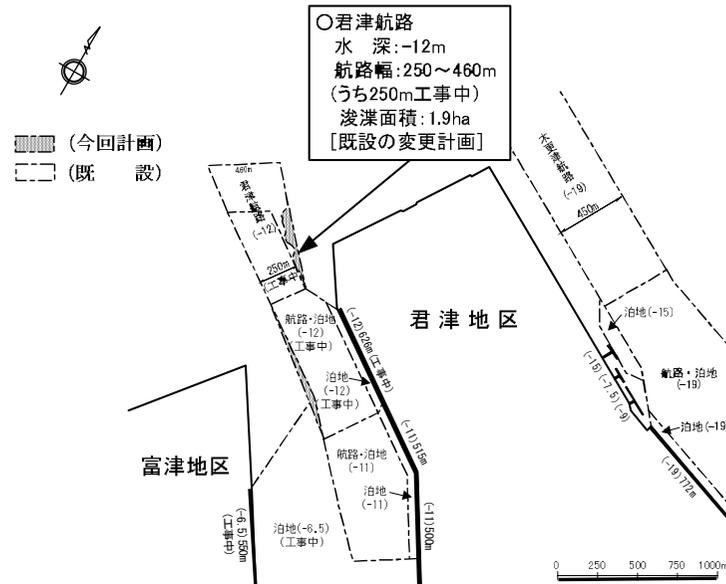
③ 航路の規模及び配置

君津航路の航路幅を次のとおり変更する。

航路の規模及び配置

地区名	航路名	水深(m)	幅員(m)	備考
君津	君津航路	-12	250~460m	既設の変更計画(拡幅)

④ 航路計画の位置



(2) 航路・泊地計画

① 航路・泊地計画の必要性

公共埠頭計画及び専用埠頭計画に対応した航路・泊地を計画する。

② 航路・泊地の規模及び配置

今回計画する航路・泊地の規模及び配置は、次のとおりである。

航路・泊地の規模及び配置

地区名	水深(m)	面積(ha)	状況	配置及び規模の考え方
木更津南部	-12	10.2	既設の変更計画(増深)	対象船舶の航行、操船に必要な面積(回頭円:2L)を岸壁前面に確保するため、既存の航路・泊地を増深する。
	-12	60.5 (うち58.1既設)	既設の変更計画(拡幅)	対象船舶の変更に伴い、船舶の航行、操船に必要な面積(回頭円:2L)を岸壁前面に確保するため、既存の航路・泊地を拡幅する。
君津	-19	106.8 (うち93.2既設)	既設の変更計画(増深)	対象船舶の航行、操船に必要な面積(回頭円:2L)を岸壁前面に確保するため、既存の航路・泊地を増深する。
	-12	30.6 (うち28.5工事中)	既設の変更計画(拡幅)	対象船舶の大型化に伴い、船舶の航行、操船に必要な面積(回頭円:2L)を岸壁前面に確保するため、既存の航路・泊地を拡幅する。

(3) 泊地計画

① 泊地計画の必要性

公共埠頭計画及び専用埠頭計画に対応した泊地を計画する。

② 泊地の規模及び配置

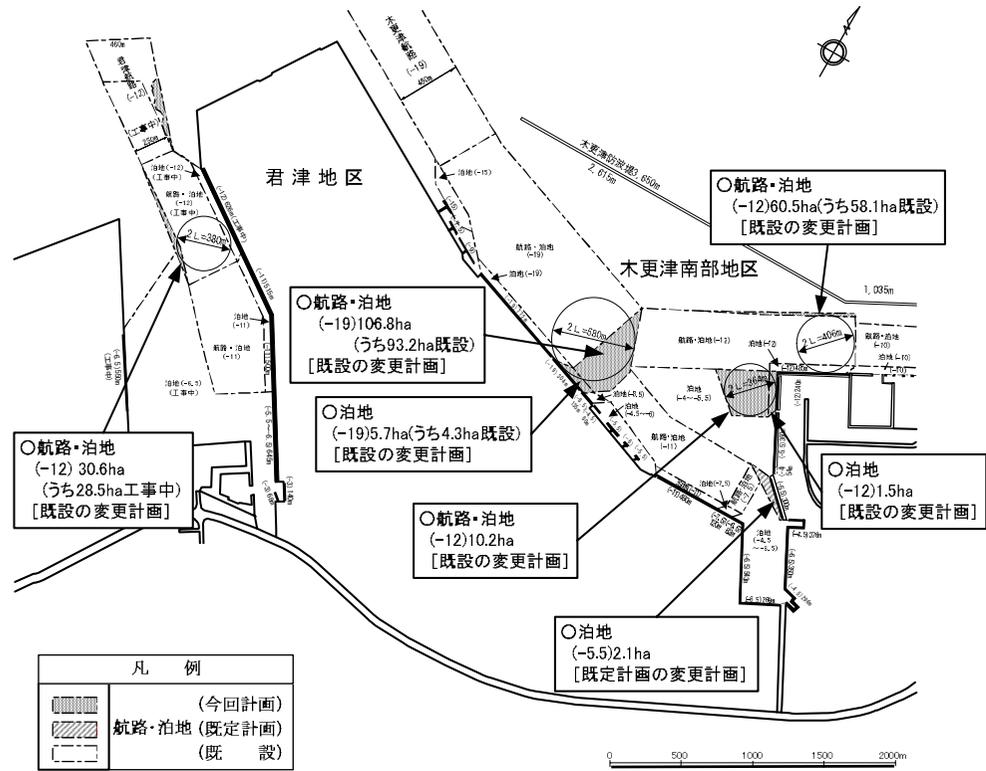
今回計画する泊地の規模及び配置は、次のとおりである。

泊地の規模及び配置

地区名	水深(m)	面積(ha)	状況	配置及び規模の考え方
木更津南部	-12	1.5	既設の変更計画(増深)	対象船舶の停泊に必要な面積を岸壁前面に確保するため、既存の泊地を増深する。
	-5.5	2.1	既定計画の変更計画(縮小)	対象船舶の停泊に必要な面積を岸壁前面に確保する。
君津	-19	5.7(うち4.3既設)	既設の変更計画(増深)	企業ヒアリングにより対象船舶の停泊に必要な面積を岸壁前面に確保するため、既存の泊地を増深する。
富津	-7.5	1.3	既定計画の変更計画(縮小)	企業ヒアリングにより対象船舶の停泊に必要な面積をドルフィン前面に確保する。

(4) 航路・泊地、泊地計画の位置

【木更津南部地区・君津地区】



【富津地区】

