

課題と長期構想に向けた検討項目について

資料 2

木更津南部地区



富津地区



吾妻地区



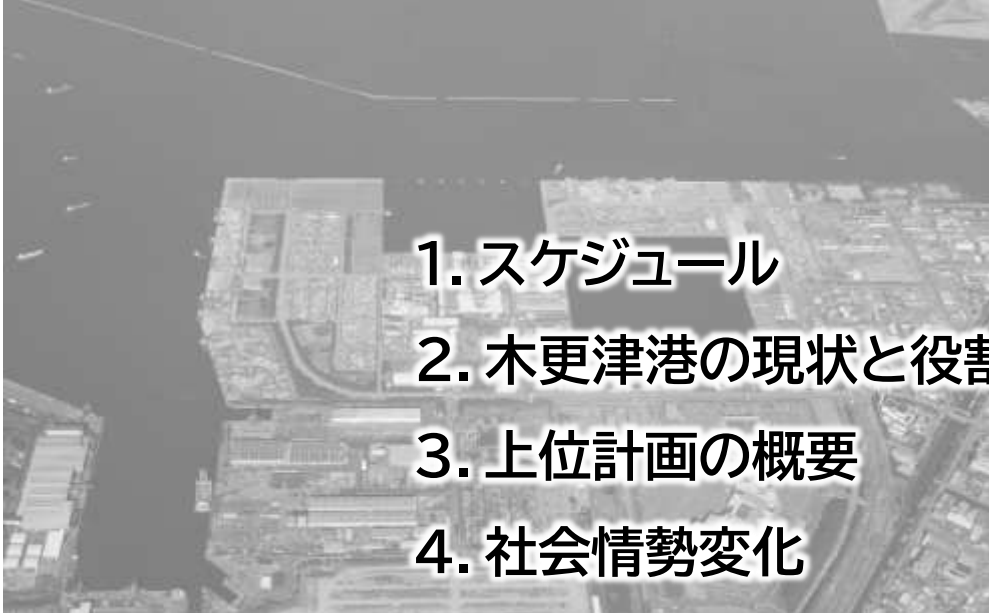




江川地区



君津地区



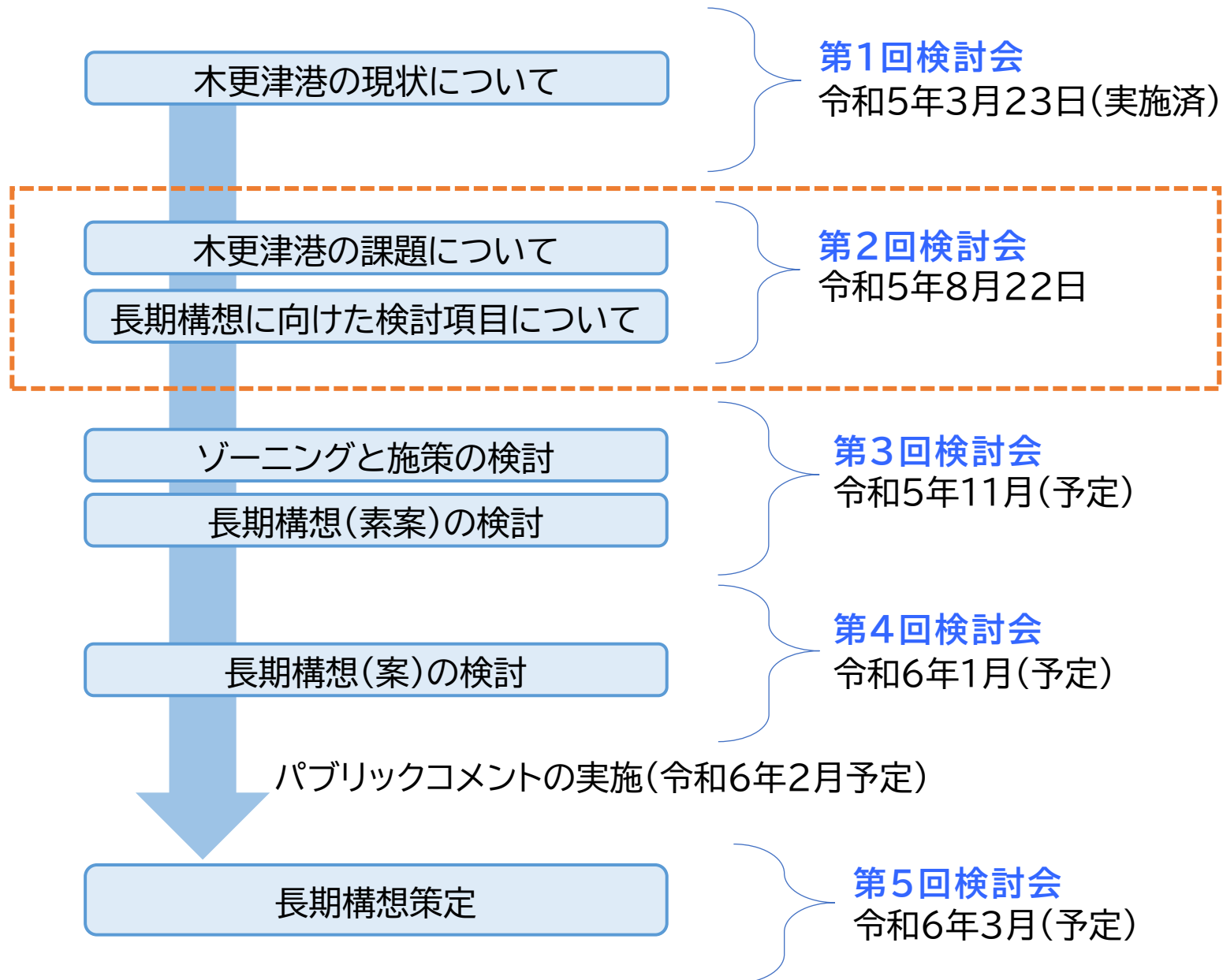
令和5年8月22日
千葉県県土整備部港湾課

- 
- 
- 
- 
- 
1. スケジュール
 2. 木更津港の現状と役割
 3. 上位計画の概要
 4. 社会情勢変化
 5. 木更津港への要請・ニーズ
 6. 木更津港の課題
 7. 長期構想に向けた検討項目

1. スケジュール

1. スケジュール

木更津港長期構想検討会における検討内容



2. 木更津港の現状と役割

2. 木更津港の現状と役割

(1) 港湾施設の整備進捗状況

平成22年港湾計画改訂から「内港公園」、「内港北公園」の整備によるにぎわい拠点づくりや「木更津埠頭H岸壁」の延伸による物流機能の強化が図られ、現在は吾妻地区の「小型船だまり」の整備が進められている。

一方、「木更津埠頭物揚場の増深」、「木更津埠頭F岸壁の耐震化及び増深」、「小型船だまりの整備」等、未着手の計画施設もある。

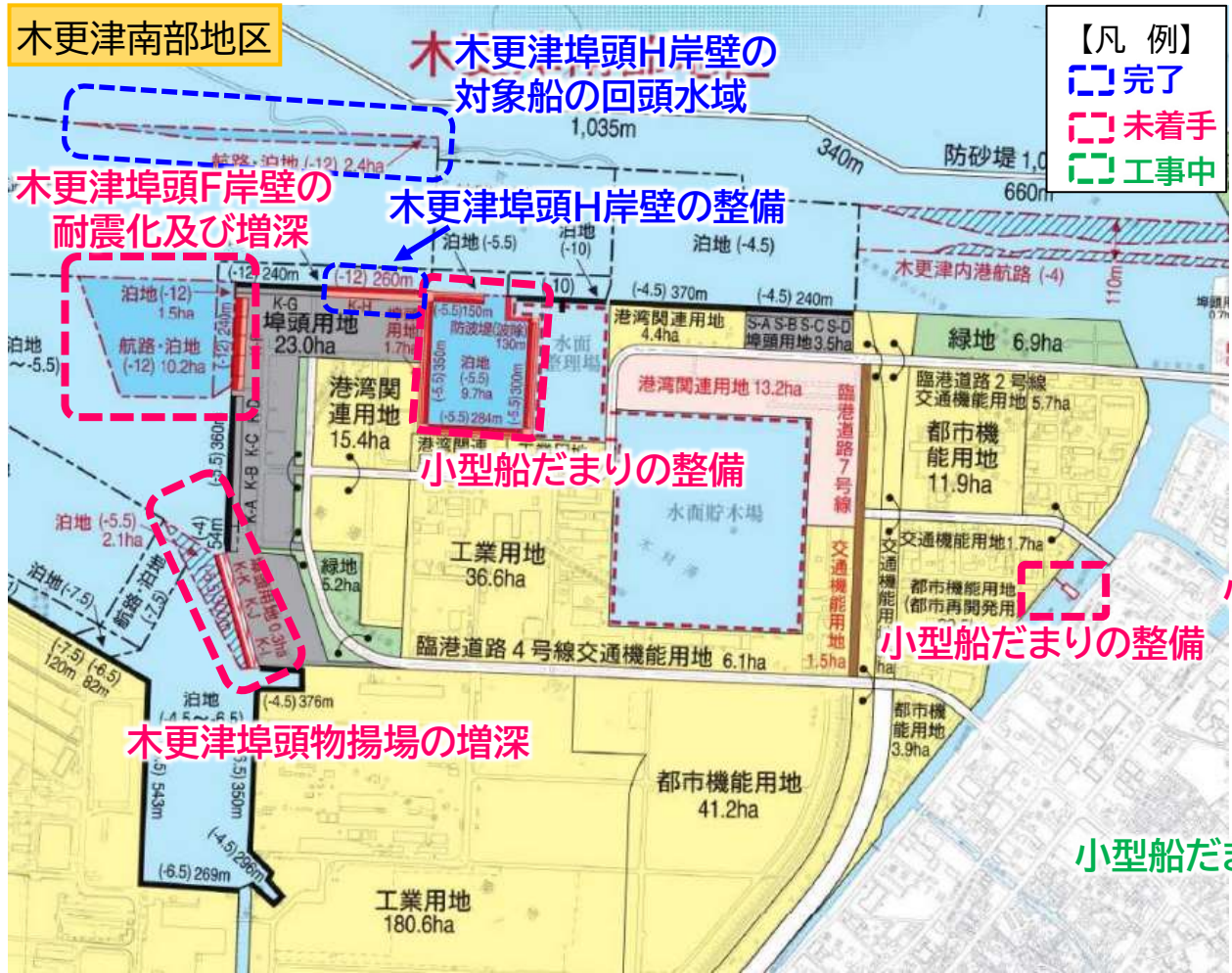


図 木更津港港湾計画図(木更津南部地区) 平成22年3月 改訂時

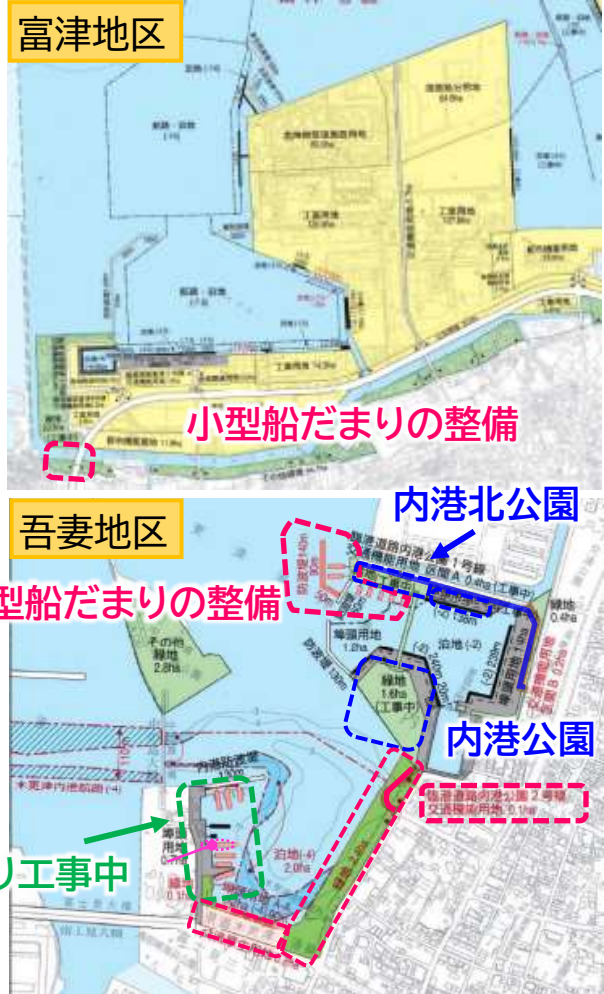


図 木更津港港湾計画図(富津地区・吾妻地区) 平成22年3月 改訂時

2. 木更津港の現状と役割

(2) 港湾の立地特性

① 近隣港との比較



出典:東京港の概要(東京都港湾局)

東京港【国際戦略港湾】

- 首都圏の生活関連物資等の流通を支える商業港
- コンテナ船の基幹航路と近海航路等の拠点
- 航空貨物のニーズも視野に入れた高機能な物流拠点



出典:Port of CHIBA(令和4年10月発行)

千葉港

千葉港【国際拠点港湾】

- 東京湾奥部に位置し、全国で一番面積が広い港
- 鉄鋼、エネルギーの一大拠点
- 機械、食品コンビナート拠点
- 完成自動車の輸入・移入拠点
- 背後圏から発生するコンテナの取扱港



出典:CRUISE PORT GUIDE OF JAPAN(国土交通省)

川崎港【国際戦略港湾】

- 首都圏の住民生活・産業活動を支えるエネルギー拠点
- 完成自動車の輸出拠点・国内輸送の拠点
- 陸海空の結節点として、豊富な倉庫群を活かした総合的な物流拠点

川崎港



出典:CRUISE PORT GUIDE OF JAPAN(国土交通省)

横浜港【国際戦略港湾】

- コンテナ船の基幹航路の拠点・世界各方面への定期航路を活かした輸送拠点(国際トランシップの拠点)
- 完成自動車の輸出拠点・国内輸送の拠点
- 保管・流通加工・配送といった高質な物流サービス拠点

横浜港



出典:CRUISE PORT GUIDE OF JAPAN(国土交通省)

木更津港

木更津港【重要港湾】

- 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



出典:横須賀港の概要 久里浜地区(横須賀市)

横須賀港【重要港湾】

- 自動車関連の産業拠点
- 完成自動車の輸出拠点
- 東京湾中央航路(浦賀水路航路)を通らずに寄港でき、約1時間で都心へアクセスが可能。

横須賀港

出典:国土地理院 地理院地図より作成

2. 木更津港の現状と役割

(2) 港湾の立地特性

② 海上距離

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

東京湾口からの海上距離と所要時間



出典: 国土地理院地理院地図より作成
 出典: 距離表(海上保安庁)より作成

③ 陸上距離

木更津港は千葉県内及び北関東とのアクセス性に優れる。

木更津南部地区公共ふ頭からの距離・所要時間・料金

主要目的地	最寄りIC	経路	IC間	海上距離	所要時間	所要料金
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23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	173.7km	2時間11分	16,110円	
茨城県水戸市	水戸	館山自動車道-京葉道路-東武東上線-外環-常磐自動車道	156.1km	1時間58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	
東京都葛飾区	新橋	館山自動車道-東京湾アクアライン-首都高	59.7km	54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	30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IC	館山自動車道-京葉道路	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	53分	6,690円	

出典: PORT of KISARAZU (令和4年10月発行)



出典: 国土地理院地理院地図より作成
 出典: Map Fan調べ

2. 木更津港の現状と役割

(3) 取扱貨物の特徴

① 全国における木更津港の状況

令和3年における木更津港の総取扱貨物量は、全国12番目と全国的に取扱量が多い港湾である。

木更津港の貨物量は、平成20年をピークに減少傾向で推移し、令和3年は約6,200万トンの取扱となった。

木更津港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、外貨の取扱が多い港である。

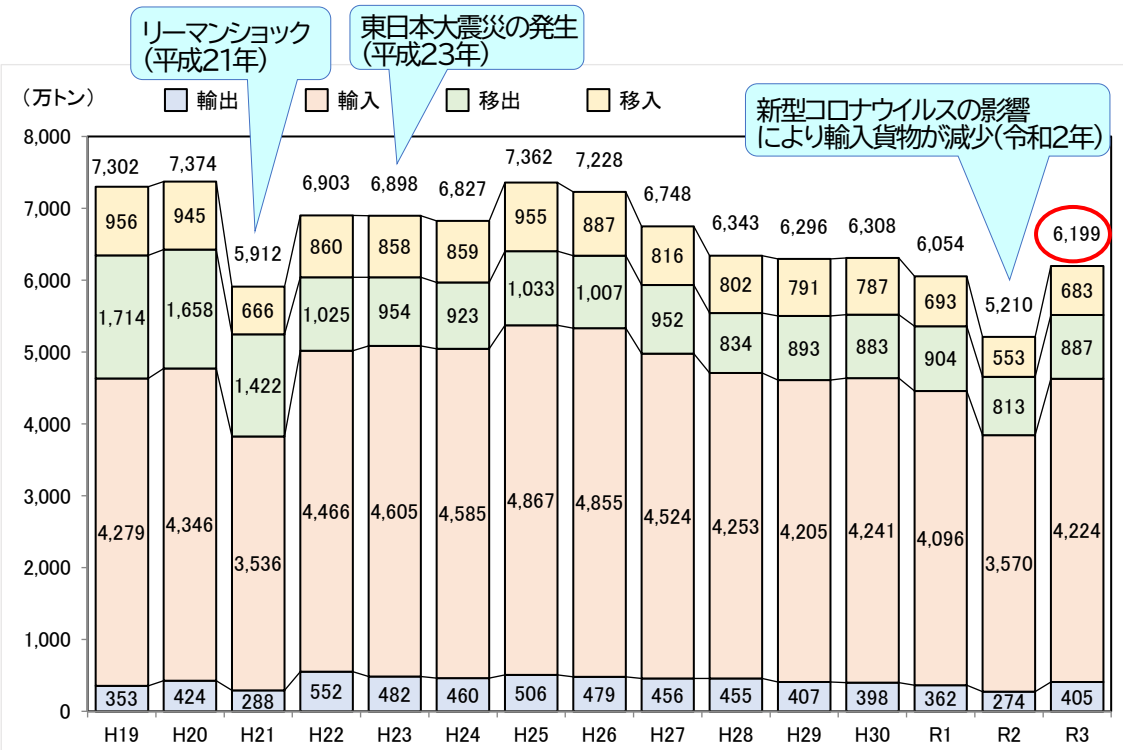
専用岸壁での取扱貨物量は木更津港全体の約94%を占めており、専用貨物が多い特徴がある。

表 全国の港湾別取扱貨物量ランキング(令和3年データ)

(単位: 万トン)

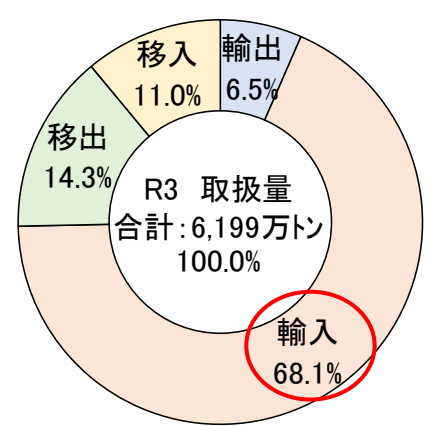
順位	港湾名	総貨物量	輸出	輸入	移出	移入
	全国計	257,207	26,541	87,795	71,723	71,148
1	名古屋	17,779	4,601	7,080	3,112	2,986
2	千葉	13,455	887	7,181	2,870	2,517
3	横浜	10,480	2,897	4,502	1,330	1,752
4	苫小牧	10,478	99	1,504	4,424	4,451
5	北九州	9,636	845	2,119	3,148	3,524
6	神戸	9,027	2,266	2,746	1,659	2,356
7	東京	8,473	1,248	3,516	1,557	2,151
8	大阪	8,467	885	2,655	2,151	2,775
9	水島	7,262	674	3,648	1,786	1,153
10	川崎	7,198	552	4,331	1,270	1,045
11	大分	6,489	673	2,796	1,775	1,245
12	木更津	6,199	405	4,224	887	683
13	堺泉北	6,134	271	1,909	1,660	2,295
14	四日市	5,866	360	3,476	1,516	513
15	鹿島	5,662	653	3,483	987	538

出典: 港湾統計(年報)令和3年(国土交通省)より作成



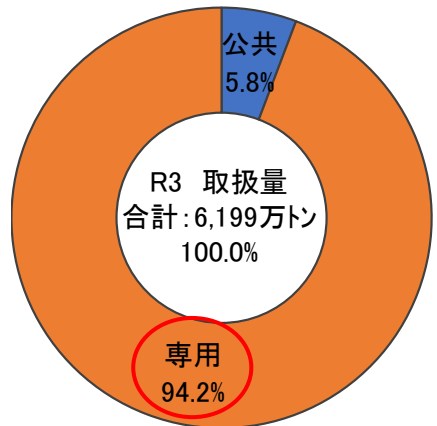
※千葉県港湾統計年報より作成

図 木更津港輸出入別取扱貨物量の推移



※千葉県港湾統計年報より作成

図 輸移出入別取扱貨物構成比



※千葉県港湾統計年報より作成

図 公専別取扱貨物構成比

2. 木更津港の現状と役割

(3) 取扱貨物の特徴

① 全国における木更津港の状況

【全国の中の木更津港】

全国における木更津港の品目別取扱量では、砂利・砂(移出1位)、中古自動車(輸出4位)、液化天然ガス(LNG)(輸入1位)、製鉄関連貨物の鉄鉱石(輸入3位)、石炭(輸入6位)、鋼材(移出6位)、石灰石(移入5位)が上位に位置している。

公共貨物

表 木更津港上位シェア主要品種別貨物量(R3)

【砂利・砂】移出		
順位	港湾名	貨物量(万ト)
1	木更津	410
2	福山	199
3	函館	170
4	荻田	158
5	千葉	155
6	笠岡	112
7	水島	91
8	大分	89
9	東播磨	82
10	横浜	57
全国計		2,367

【中古車】輸出		
順位	港湾名	貨物量(万台)
1	名古屋	22.1
2	横浜	15.6
3	堺	13.6
4	木更津	9.4
5	神戸	9.0
6	川崎	8.8
7	伏木・富山	6.2
8	博多	5.0
9	門司	3.4
10	舞鶴	2.5
全国計		102.6

【液化天然ガス(LNG)】輸入		
順位	港湾名	貨物量(万ト)
1	木更津	2,277
2	千葉	1,954
3	名古屋	1,483
4	川崎	1,464
5	姫路	1,375
6	四日市	1,106
7	新潟	713
8	横浜	684
9	堺泉北	679
10	直江津	515
全国計		14,212

出典: 港湾統計(年報)令和3年(国土交通省)より作成

出典: 財務省貿易統計令和3年(財務省)より作成

出典: 港湾統計(年報)令和3年(国土交通省)より作成

製鉄関連貨物

【鉄鉱石】輸入		
順位	港湾名	貨物量(万ト)
1	福山	1,709
2	大分	1,316
3	木更津	1,178
4	水島	1,122
5	鹿島	1,094
6	東播磨	1,074
7	名古屋	1,069
8	北九州	601
9	川崎	581
10	和歌山下津	549
全国計		11,407

【石炭】輸入		
順位	港湾名	貨物量(万ト)
1	衣浦	938
2	福山	818
3	徳山下松	755
4	鹿島	754
5	北九州	750
6	木更津	708
7	小名浜	694
8	茨城	678
9	水島	660
10	大分	650
全国計		17,468

【鋼材】移出		
順位	港湾名	貨物量(万ト)
1	大分	437
2	水島	348
3	東播磨	283
4	姫路	257
5	呉	225
6	木更津	220
7	堺泉北	167
8	鹿島	167
9	室蘭	140
10	千葉	139
全国計		3,480

【石灰石】移入		
順位	港湾名	貨物量(万ト)
1	徳山下松	655
2	赤穂	333
3	千葉	242
4	福山	219
5	木更津	207
6	大分	184
7	川崎	181
8	鹿島	176
9	東播磨	166
10	室蘭	160
全国計		3,618

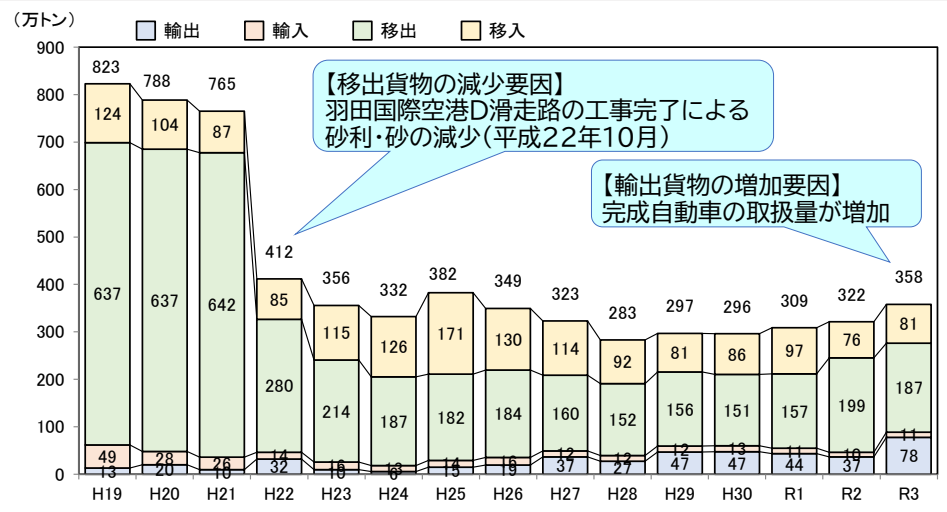
出典: 港湾統計(年報)令和3年(国土交通省)より作成

2. 木更津港の現状と役割

(3) 取扱貨物の特徴

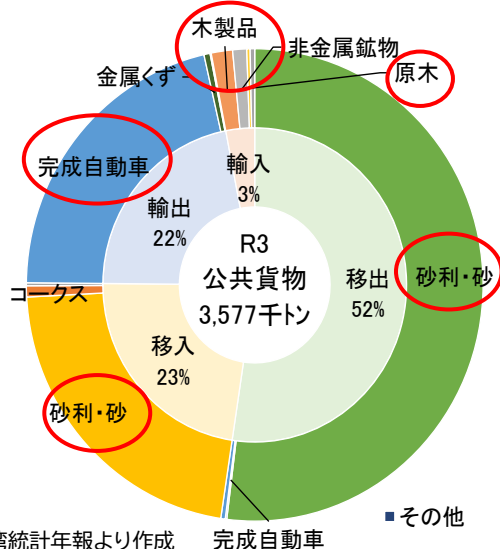
②木更津港の港勢

【公共貨物】



※千葉県港湾統計年報より作成

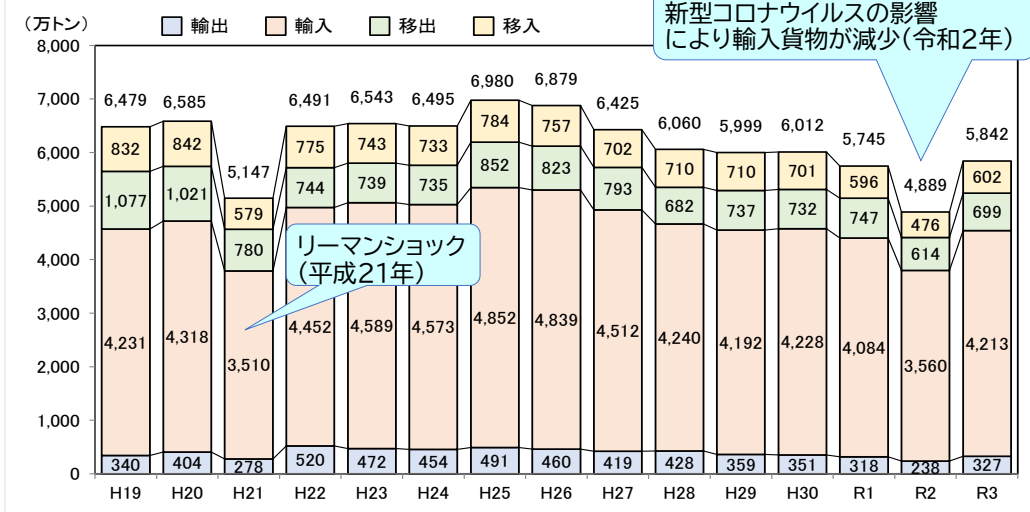
図 輸移出入別公共取扱貨物量の推移



※千葉県港湾統計年報より作成

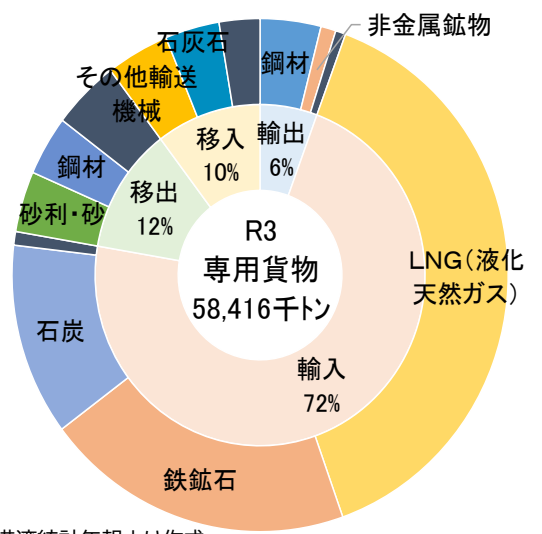
図 公共貨物の輸移出入別構成比及び貨物構成比(令和3年)

【専用貨物】



※千葉県港湾統計年報より作成

図 輸移出入別専用取扱貨物量の推移



※千葉県港湾統計年報より作成

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. 木更津港の現状と役割

(3) 取扱貨物の特徴

③ 主な品目の取扱状況(中古自動車)

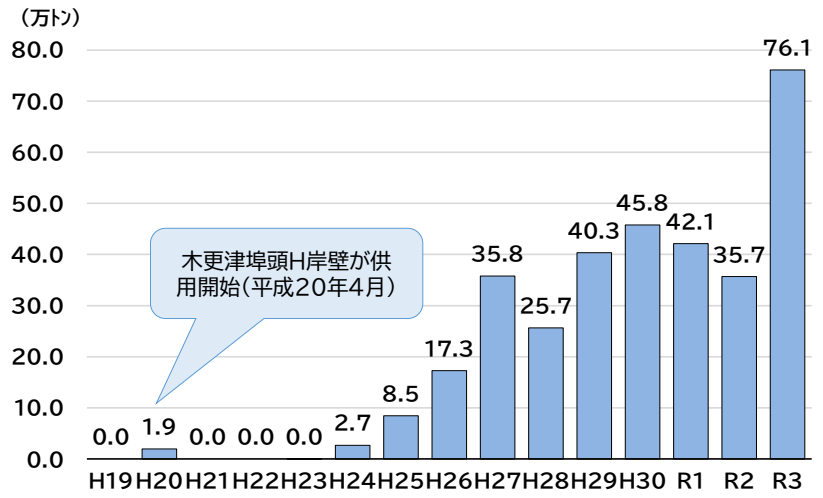
木更津港の中古自動車の取扱量は、横浜港に次いで2番目と中古自動車の輸出拠点となっている。

表 東日本の港湾における中古自動車輸出量ランキング(令和3年)

順位	港湾名	輸出量(台)	シェア
1	横浜港	217,198	47.6%
2	木更津港	109,997	24.1%
3	川崎港	108,499	23.8%
4	茨城港(日立港区)	20,275	4.4%

出典:数字でみる港湾2022より作成

中古自動車の取扱貨物量は増加で推移しており、令和3年は約76万トンの取扱と過去最高の取扱量となった。



※千葉県港湾統計年報より作成

図 中古自動車の取扱貨物量の推移(公共輸出)

輸出先はアフリカ、欧州(ロシア)、大洋州(ニュージーランド)、中東、中南米など世界各地へ輸送されている。



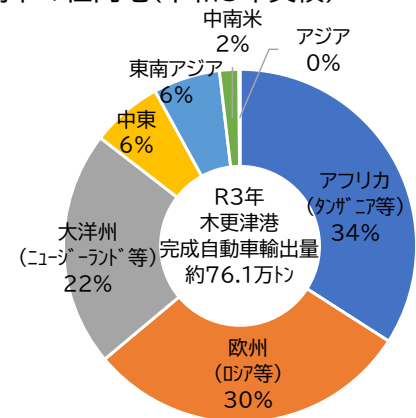
出典:国土地理院地理院地図より作成

※千葉県港湾統計年報より作成

図 木更津港における中古自動車の仕向地(令和3年実績)

表 中古自動車の仕向地別貨物量(令和3年)

仕向地	貨物量(万トン)
アフリカ(タガノ等)	25.9
欧州(ロシア等)	22.7
大洋州(ニュージーランド等)	16.4
中東	5.0
東南アジア	4.7
中南米	1.3
アジア	0.1
合計	76.1



※千葉県港湾統計年報より作成

図 中古自動車の仕向地別構成比(令和3年実績)

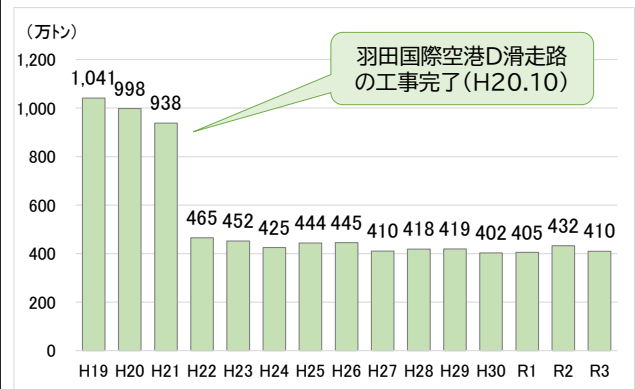
※千葉県港湾統計年報より作成

2. 木更津港の現状と役割

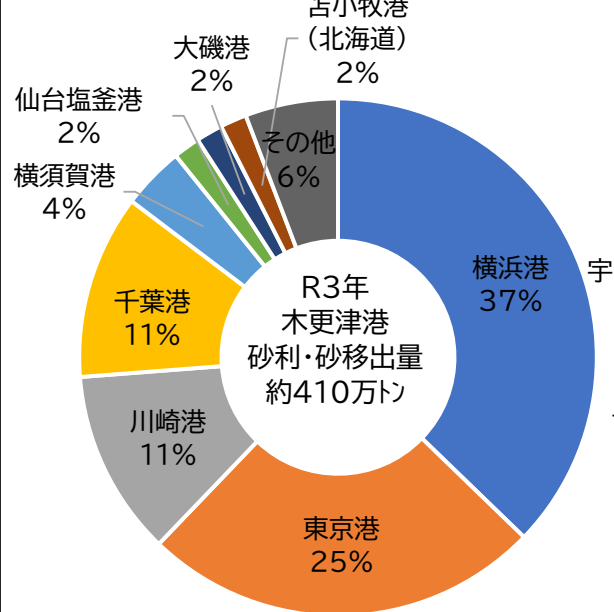
(3) 取扱貨物の特徴

④ 主な品目の取扱状況(砂利・砂)

【砂利・砂(移出)】

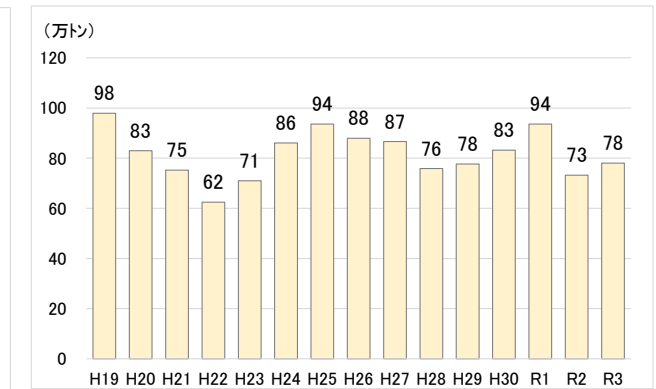


※千葉県港湾統計年報より作成
図 移出砂利・砂取扱貨物量の推移(公専合計)

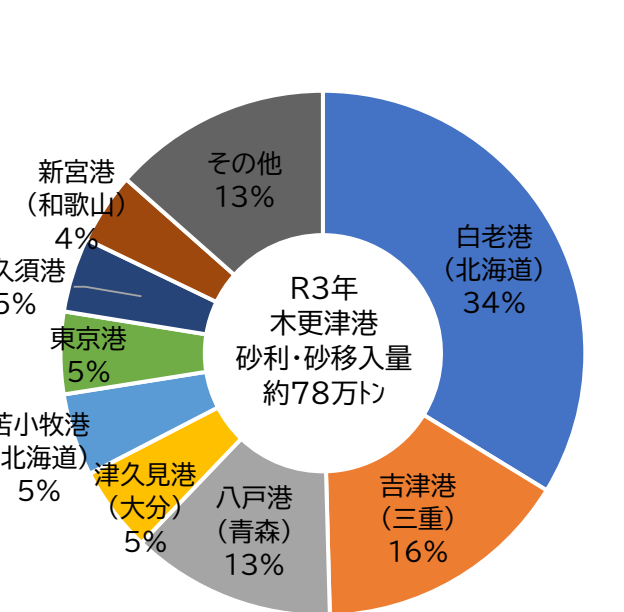


※千葉県港湾統計年報より作成
図 移出砂利・砂の仕向港構成比

【砂利・砂(移入)】



※千葉県港湾統計年報より作成
図 移入砂利・砂取扱貨物量の推移(公専合計)



※千葉県港湾統計年報より作成
図 移入砂利・砂の仕出港構成比

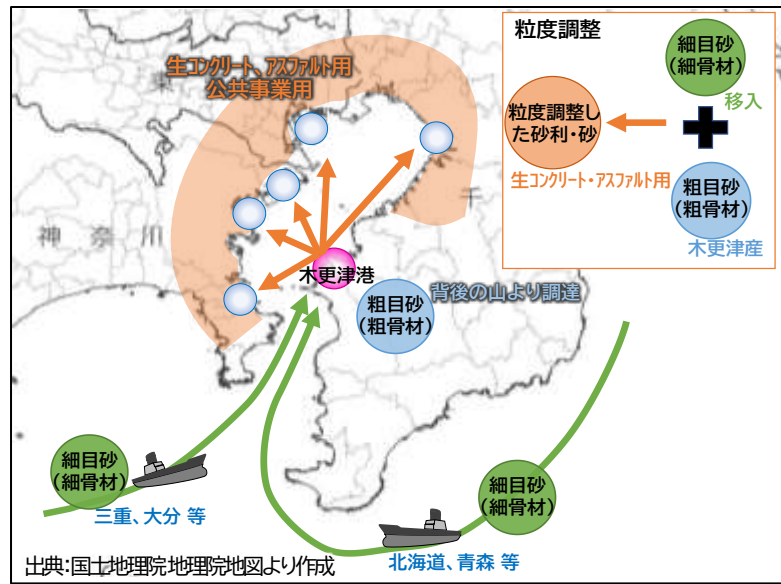
全国における砂利・砂の移出取扱貨物量は木更津港が最も多く、全体の17%を占めている。

表 日本における砂利・砂移出量ランキング(令和3年)

順位	港湾名	移出量(万ト)	全国シェア
1	木更津港	409.7	17.3%
2	福山港	199.0	8.4%
3	函館港	169.9	7.2%
4	苅田港	157.7	6.7%
5	千葉港	154.9	6.5%

注意: 全国シェアは上位5港分のため合計は100%とならない
出典: 港湾統計(年報)令和3年(国土交通省)より作成

木更津港の砂利・砂は生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・建設工事等へ貢献をしている。



出典: 国土地理院地理院地図より作成
図 木更津港における砂利・砂取扱イメージ

2. 木更津港の現状と役割

(3) 取扱貨物の特徴

⑤ 主な品目の取扱状況(原木・木製品)

木製品(単板、合板等)、原木(丸太)の取扱貨物量の推移は対症的であり、**原木は減少傾向、木製品は増加傾向**にある。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要因**と考えられる。

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た。これにより、令和4年は木製品、原木ともに貨物量の減少が見込まれる。

【原木(輸入)】

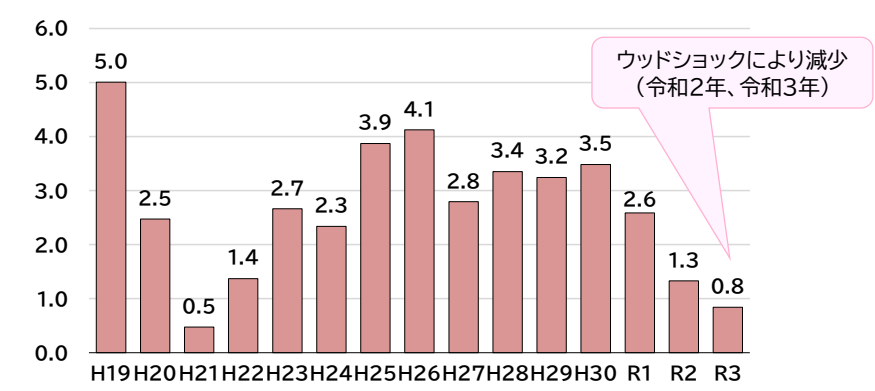


図 原木取扱貨物量の推移(輸入)

【木製品(輸入)】

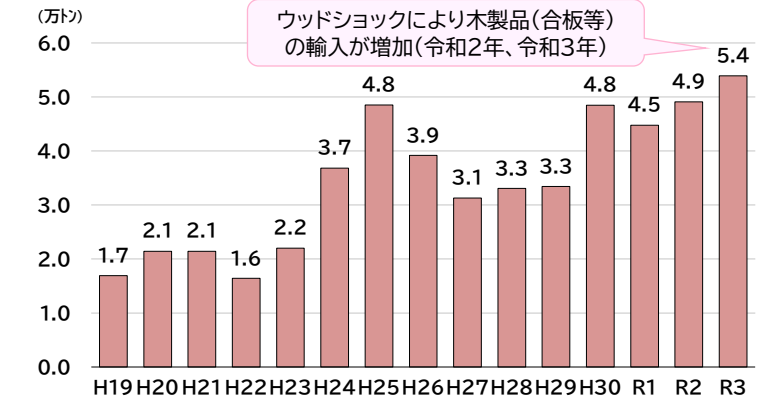


図 木製品取扱貨物量の推移(輸入)

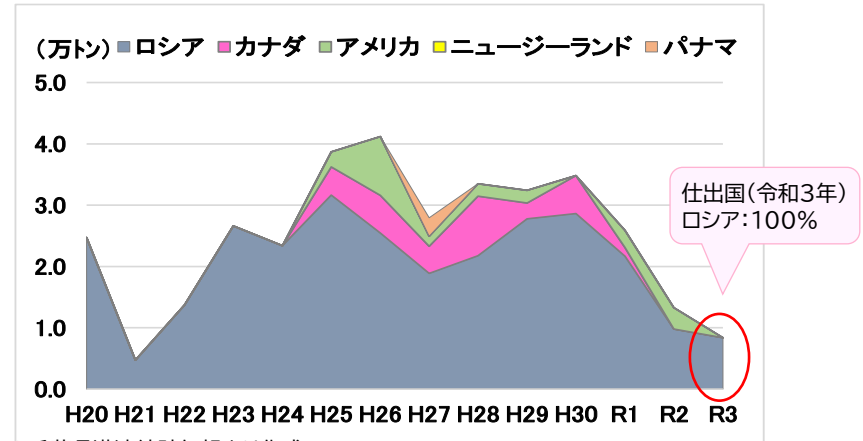


図 原木国別輸入先の推移

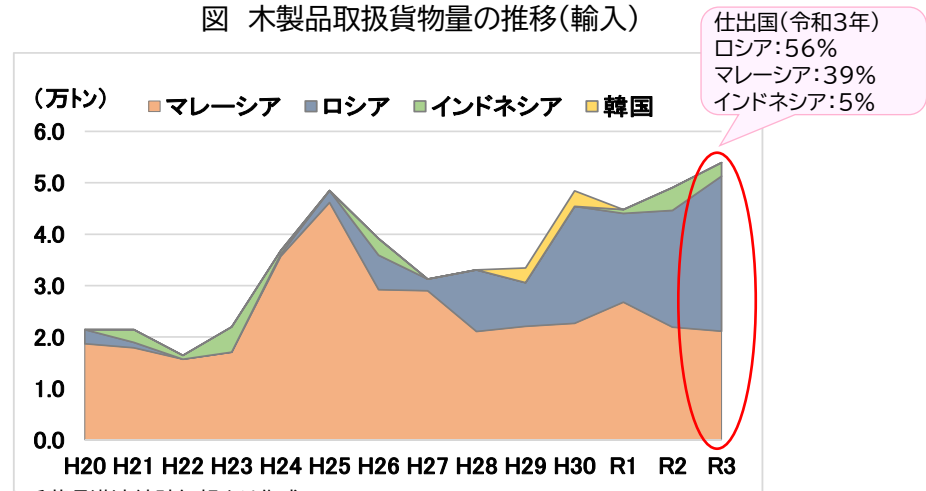


図 木製品国別輸入先の推移

2. 木更津港の現状と役割

(3) 取扱貨物の特徴

⑥ 主な品目の取扱状況(鉄鉱石)

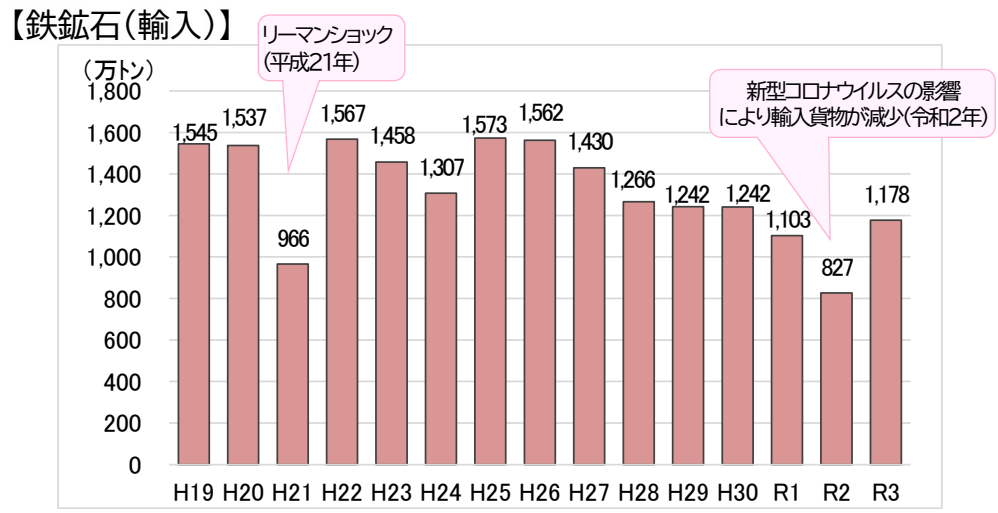
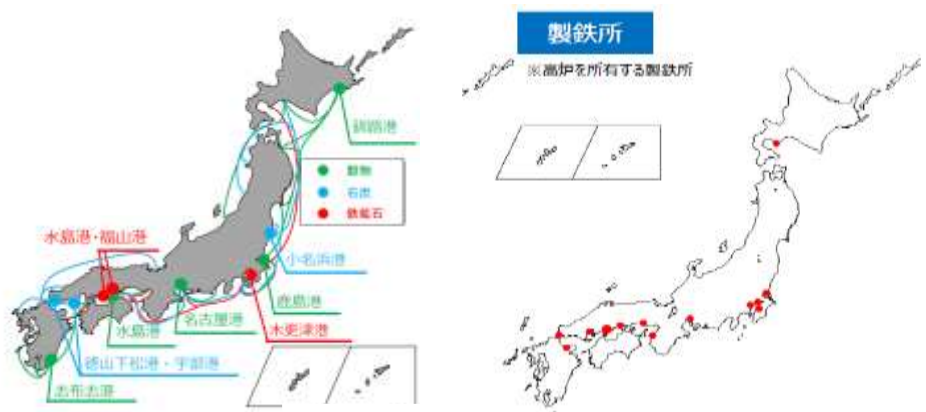


図 鉄鉱石取扱貨物量の推移(輸入)

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る。



出典: 国際バルク戦略港湾施策等について(国土交通省)

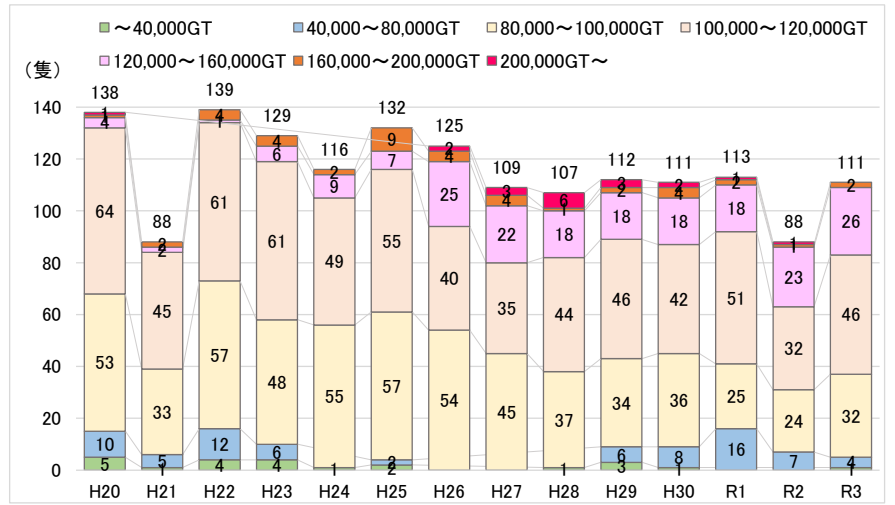
東日本における鉄鉱石の取扱量は木更津港が最も多く鉄鉱石の輸入拠点となっている。

表 東日本の港湾における鉄鉱石輸入量ランキング(令和3年)

順位	港湾名	輸入(万トン)	シェア
1	木更津港	1,178	34.6%
2	鹿島港	1,094	32.1%
3	川崎港	581	17.1%
4	千葉港	548	16.1%
5	横浜港	0.6	0.0%
6	東京港	0.1	0.0%

出典: 港湾統計(年報)令和3年(国土交通省)より作成

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。



※入出港記録を基に千葉県が集計し作成

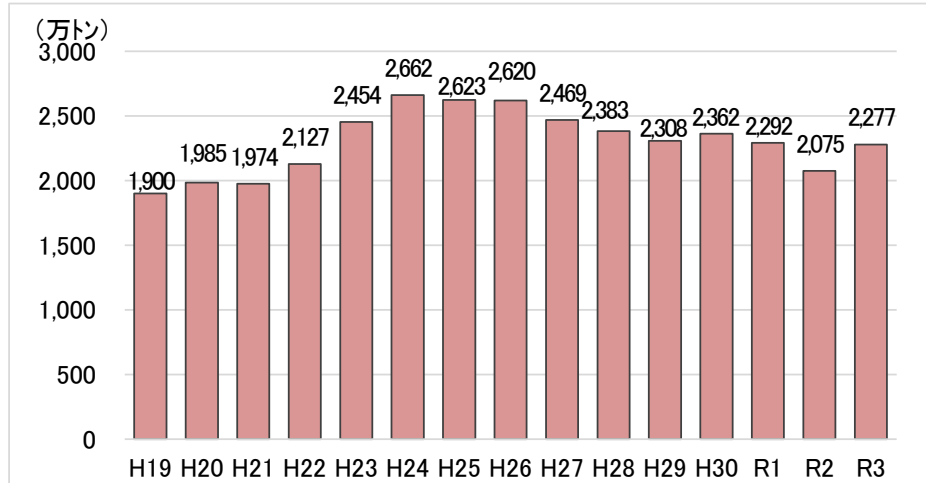
図 鉄鉱石運搬船の船型別入港隻数の推移

2. 木更津港の現状と役割

(3) 取扱貨物の特徴

⑦ 主な品目の取扱状況(LNG)

【液化天然ガス(LNG)(輸入)】



※千葉県港湾統計年報より作成

図 LNG取扱貨物量の推移(輸入)

東京湾内の港湾における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る。

表 東京湾内港湾における液化天然ガス(LNG)の輸入量ランキング(令和3年)

順位	港湾名	輸入量(万トン)	シェア
1	木更津港	2,277	36%
2	千葉港	1,954	31%
3	川崎港	1,464	23%
4	横浜港	684	11%
5	東京港	0.01	0%
6	横須賀港	0	-

出典: 港湾統計(年報)令和3年(国土交通省)より作成

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)JERAが立地している。調達した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る。



出典: 富津火力発電所(株JERA)



出典: 富津火力発電所(株JERA)



出典: GEOSPACより作成

注: 40万kW以上の発電所のみ名称を記載

出典: 各電力会社HP、数字でみる港湾2022より作成

2. 木更津港の現状と役割

(4) 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る。

- ・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東日本ドラバラより作成

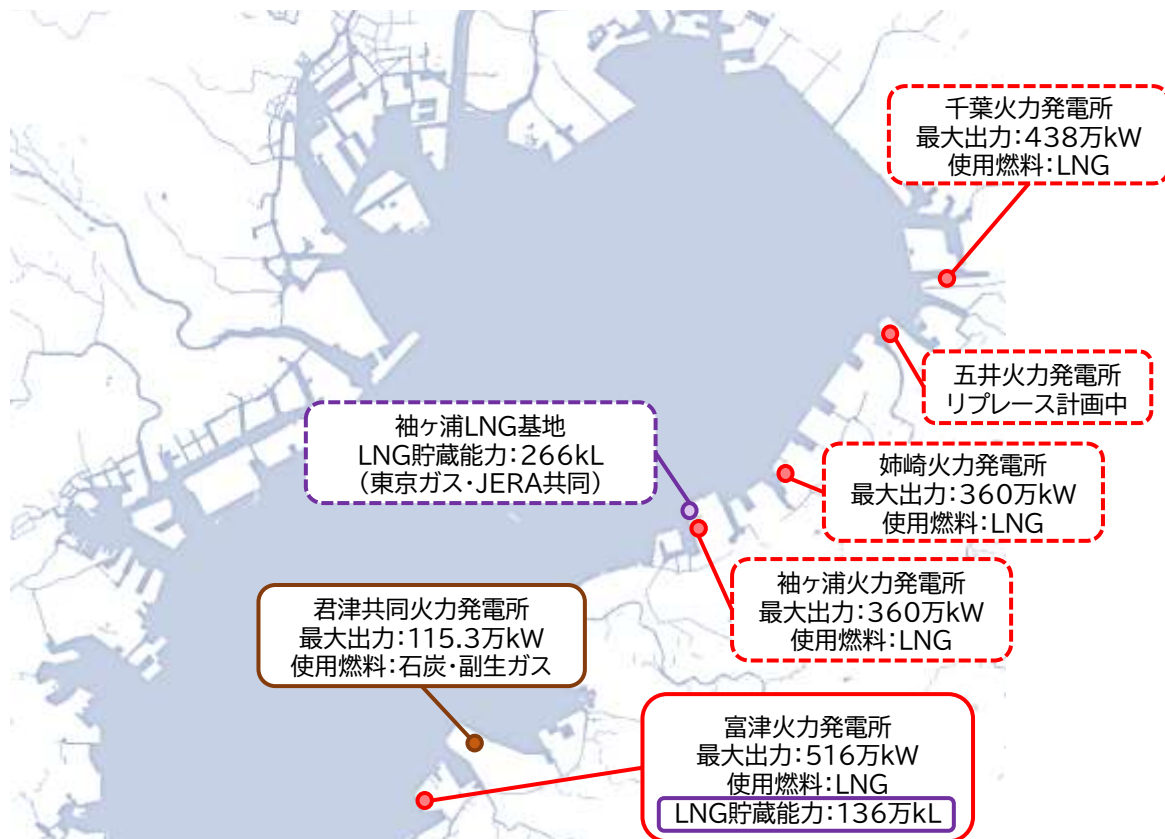
(5) 立地産業の状況

【産業立地の特性】

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か所立地しており、関東圏及び東日本のエネルギー供給を担っている。

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る。



※100万kW以上の火力発電所のみ整理

出典:国土地理院地理院地図より作成

出典: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)より作成

【LNG火力発電所】

- 最大出力:合計1,674万kW※京葉臨海工業地帯合計 (JERA火力発電所の25%) ※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:18.4%、令和3年現在) ※計画中也含む



(株)JERA 富津火力発電所

出典:富津火力発電所(株JERA)

(5) 立地産業の状況

【産業立地の特性】

②京葉臨海工業地帯の一翼を担う木更津港

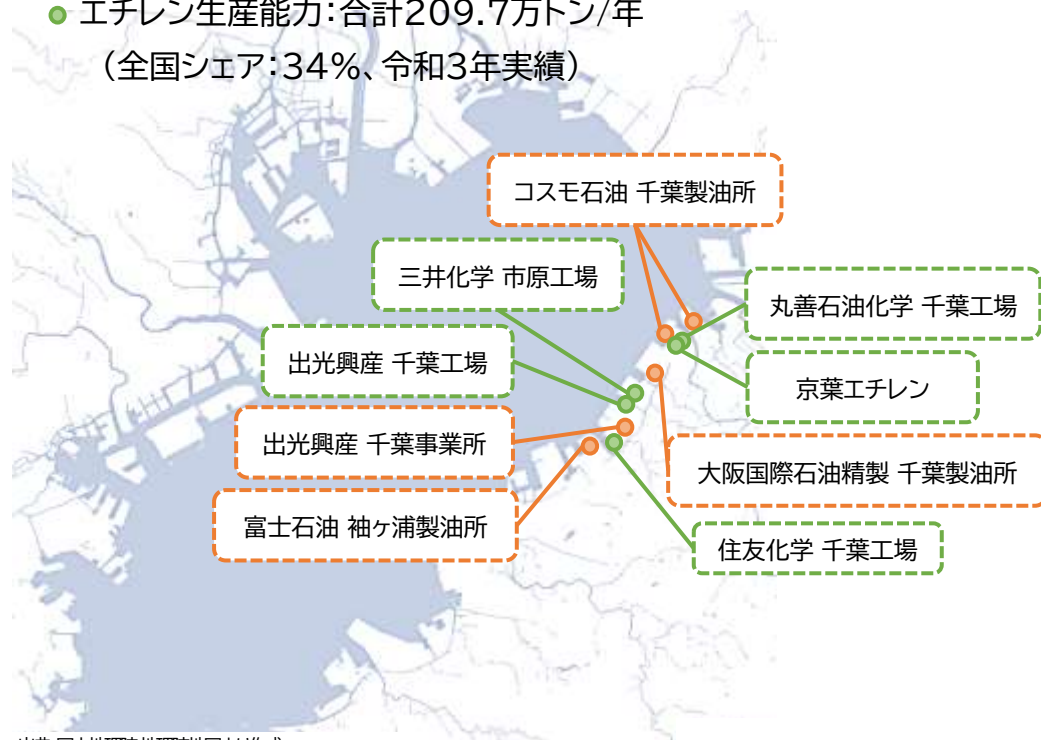
京葉臨海工業地帯は日本有数の素材型産業の集積地であるが、木更津港背後には製鉄業が立地し日本の鉄鋼生産の一翼を担っている。京葉臨海工業地帯では、京葉臨海コンビナートカーボンニュートラル推進協議会を設置し、各企業が脱炭素へ向け一体となって取組んでいる。

【鉄鋼】

- 粗鋼生産量: 合計1,145万トン/年
(全国シェア: 12%、令和3年度実績)

【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)



2. 木更津港の現状と役割

(7) 観光・交流の取組状況

① 賑い空間の創出

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る。



平成20年12月認定(首都圏初)



出典:PORT of KISARAZU(令和元年10月発行)
写真 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
写真 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
写真 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
写真 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
写真 中の島公園

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る。

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る。



出典:鳥居崎海浜公園公式サイト(木更津市)
写真 鳥居崎海浜公園



出典:パークベイプロジェクト(木更津市)

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)が立地している。



出典:GEOSPACEより作成 図 港湾区域内における商業施設

2. 木更津港の現状と役割

(7) 観光・交流の取組状況

②クルーズ船の寄港

木更津南部地区の木更津埠頭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16万GT級の大型クルーズ船の接岸が可能となっている。

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4年に「にっぽん丸」が入港している。なお、これまで外航船の寄港の実績はない。

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	ば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	ば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	ば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 (新型コロナウイルスにより中止)	ば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)
写真 係船直柱を据え付ける様子 写真 試験入港したばしふいっくびいなす

③盤洲干潟における潮干狩り

木更津港内では中の島公園及び江川海岸潮干狩場にて毎年3月～7月頃にかけ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る。



出典:PORT of KISARAZU(令和4年10月発行)
写真 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)
写真 江川海岸潮干狩場における潮干狩りの様子



出典:GEOSPACEより作成
図 木更津港内における潮干狩り場所

2. 木更津港の現状と役割

(8) 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」があり、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る。

木更津港内の盤洲干潟は重要湿地500に指定されており、広さ約1400haの砂干潟となっている。



出典: Google Earthより作成

図 木更津港内における盤洲干潟



出典: 木更津港湾計画図(平成25年12月時点)より作成

図 自然的環境を保全する区域

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る。

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みも実施されている。



出典: 盤洲干潟クリーン作戦(木更津市)

図 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 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 自然観察会



出典: 盤洲干潟クリーン作戦(木更津市)

図 環境保全に関する展示

2. 木更津港の現状と役割

(9) 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供給が港湾に求められる。

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る。



出典:木更津港における東京湾北岸地震発生時の震後行動(平成26年6月)(木更津港BCP連絡協議会)

図 緊急物資受入拠点と輸送道路

木更津港の海岸保全施設は津波及び高潮から住民を守る役割を担っている。東日本大震災や台風による被害の軽減を図るため、海岸保全施設の強化を進めている。



出典:木更津港海岸 高潮対策事業(令和2年2月7日 事業再評価)(千葉県)

【災害での活用例】(木更津南部地区木更津埠頭G岸壁 等)
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、木更津南部地区や富津地区において船舶による入浴、洗濯、充電、給水の支援が行われた。



3. 上位計画の概要

3. 上位計画の概要

(1) 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(令和5年3月)【国】

【港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項】

1. 特に戦略的に取組む事項

(1) 我が国の産業と民生活を支える海上輸送網構築物流空間形成

- ① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化
- ② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
- ③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築
- ④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用

- ① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興
- ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
- ③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進

(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

- ① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
- ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

2. 引き続き重点的に取組む事項

- ① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保
- ② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現
- ③ 良好な港湾環境の保全・再生・創出
- ④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化
- ⑤ 国土の保全への配慮
- ⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進
- ⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理
- ⑧ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進

3. 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項

- ① サイバーポートによる港湾の電子化
- ② AIターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性向上及び良好な労働環境の確保
- ③ 持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上及び働き方改革の推進
- ④ 柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進

【基本方針の変更概要】

令和4年12月16日の「港湾法の一部を改正する法律」の施行に伴い、交通政策審議会港湾分科会での審議等を踏まえ、基本方針が変更された。

- 港湾における脱炭素化の推進を図るため、港湾の役割や官民の関係者による**脱炭素化への取組等について内容を追加**
- パンデミック・災害の際の港湾機能の確実な維持を図るため、感染症の**感染拡大等の新たなリスクが発生した場合の国による体制強化に関する事項を更新**
- 港湾の管理、利用等の効率化と質の向上を図るため、**民間の活力を最大限活かして、緑地等の再整備等を効果的に推進することについて内容を追加**
- 気候の変動への適応として港湾等の役割を果たすため、**臨海部の防災・減災対策等について内容を追加**。また、港湾における**電子化の推進を図るため、「サイバーポート」の構築等の取組等について内容を更新**。
- その他、本格的なクルーズの再開を目指した取組等に関する事項を追加又は更新

3. 上位計画の概要

(2) PORT2030(中長期政策の方向性(8本柱))(平成30年7月)【国】

「港湾の中長期政策『PORT2030』」は平成30年7月31日に公表され、今後、特に推進すべき港湾政策の方向性等が取り纏められている。政策は8本柱として掲げられており(下図参照)、2030年に向けて政策を実施することとしている。

国内外の社会経済情勢の展望

- ✓ 新興市場の拡大と生産拠点の南下、インバウンド客の増加
- ✓ 人口減少・超成熟化社会の到来と労働力不足
- ✓ 第4次産業革命の進展
- ✓ 資源獲得競争の激化と低炭素社会への移行
- ✓ 巨大災害の切迫とインフラの老朽化

港湾政策の基本的理念

- ☆ 地政学的な変化やグローバルな視点を意識する
- ☆ 地域とともに考える
- ☆ 「施設提供型」から「ソリューション提供型」に変える
- ☆ 「賢く」使う
- ☆ 港湾を「進化」させる

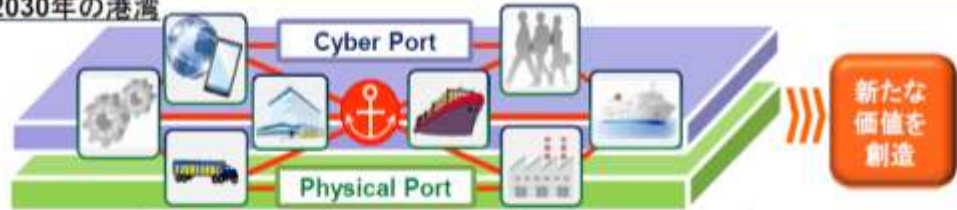
I. 列島を世界につなぎ、開く港湾 【Connected Port】

- ・グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ
- ・人手不足に対応し、国内輸送を支える
- ・再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み
- ・アジアのクルーズ需要の更なる取込み、寄港地の全国展開、国内市場の開拓

II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】

- ・地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せる美しい「コトづくり」空間に
- ・ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開
- ・資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生
- ・地球環境や海洋権益の保全

○2030年の港湾



あらゆるモノ、ヒト、情報、主体、空間をつなぐ、「フィジカル&サイバープラットフォーム」へと進化

III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】

- ・AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化
- ・様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進

中長期政策の方向性(8本柱)

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

出典: PORT2030(国土交通省)より抜粋

3. 上位計画の概要

(3) 千葉県総合計画 ～新しい千葉の時代を切り開く～(令和4年3月) 【千葉県】

【基本理念】

～千葉の未来を切り開く～

「まち」「海・緑」「ひと」がきらめく千葉の実現

【基本目標・目指す姿】

- I 危機管理:危機管理体制の構築と安全の確保
- II 産業・社会資本:千葉経済圏の確立と社会資本の整備
- III 医療・福祉:未来を支える医療・福祉の充実
- IV 子ども:子どもの可能性を広げる千葉の確立
- V 共生:誰もがその人らしく生きる・分かり合える社会の実現
- VI 自然・文化:独自の自然・文化を生かした魅力ある千葉の創造

【県づくりの方向性】

(内房ゾーン)

道路網を介した他地域との交流機能を生かし、幅広い産業を活用した地域振興を図る

【港湾整備に関連する記載】

【施策項目(I-2-①)】災害に強いまちづくりの推進

【目標】

地震や風水害など災害に強い社会資本の整備等を進めます。

【取組の基本方向】

災害時に物資輸送の拠点ともなる**港湾施設の耐震化**を更に進めます。

【主な取組(I-2-①-1)】災害に強い社会資本の整備

緊急物資などを輸送できる**耐震強化岸壁の整備**を推進します。

【施策項目(II-3-①)】半島性を克服する交通ネットワークの強化

【目標】

道路・**港湾**の整備により、本県の半島性を克服し、県内外の交流を活性化します。

【取組の基本方向】

港湾については、**大型船舶に対応した岸壁の整備**や土地造成による心頭再編、官民一体となった戦略的なポートセールスを行うとともに、**魅力ある海辺空間の整備**を進めます。また、地域の特性に応じた地方港湾の整備を推進します。

【主な取組(II-3-①-3)】港湾の整備・振興

千葉港、木更津港及び館山港においては、**まちづくり事業と連携し、港湾緑地、地域のにぎわいの拠点となる旅客船心頭やクルーズ船の受入環境の整備**を推進します。

【施策項目(II-3-②)】社会資本の適正な維持管理

【取組の基本方向】

既存の道路・河川・海岸・港湾・公園・上下水道などの社会資本を適切かつ効率的に維持していくため、引き続き**計画的な維持管理**に努めます。

【施策項目(VI-2-①)】地球温暖化対策の推進

【取組の基本方向】

脱炭素を目指すまちづくりや交通環境の整備に取り組みます。

3. 上位計画の概要

(4)木更津市総合計画(未来創生木更津トランスフォーメーション(KX)木更津市第3次基本計画)(令和5年3月)【木更津市】

【計画の構成】

基本構想	目標年次	令和12年(2030年)
	内容	【将来都市像】 魅力あふれる 創造都市 きさらづ ～東京湾岸の人とまちを結ぶ 躍動するまち～ 【基本理念】 人・結ぶ・創造・躍動 【将来人口】 14万人と見込む
	対象年次	令和5年度(2023年度)～令和8年度(2026年度)
基本計画	内容	第1章 第3次基本計画策定にあたって 第2章 第3次基本計画 施策別計画 第3章 第3期まち・ひと・しごと創生総合戦略
	対象年次	単年度
実施計画	内容	基本計画を推進するため、重点的・優先的に取り組む事業を位置づけた計画

基本方向04 まちのにぎわい・活力づくり － 基本政策03 観光の振興/施策25:観光の振興

◇目標 : 多様な観光資源を活かしたまちのにぎわいをめざし、本市が有する自然や歴史・文化、観光施設等の魅力ある観光地域づくりを推進します。

主な取組:25-1 | 観光誘客の推進(観光振興課)
○木更津港への大型クルーズ船の寄港を促進します。

出典:未来創生木更津トランスフォーメーション(KX)木更津市第3次基本計画(令和5年3月)(木更津市)より作成

基本方向05 まちの快適・うるおい空間づくり － 基本政策03 交通環境の充実/施策34:港湾機能の充実

◇目標 : 多様な機能が融合した魅力ある港湾空間の形成をめざし、内港地区における海辺のにぎわい空間づくりや木更津南部地区における物流機能の強化並びに大型クルーズ船の受入環境の整備を推進します。

主な取組:34-1 | 港湾環境の整備(産業振興課)
○多様な機能が融合した港湾空間の形成及び開放的な親水空間や交流の創出に向けて、「木更津港港湾計画」における内港のにぎわいづくりの拠点となる交流厚生用地の早期整備実現を港湾管理者である県とともに推進します。

主な取組:34-2 | 港湾の活用(産業振興課・観光振興課)
○大型クルーズ船受入可能な環境整備を県と共に推進し、寄港に向けた取組を行います。

指標	現状値	目標値	備考
県港湾計画の進捗率	29.3% (令和3年度)	88.0%	県と連携を図り、県港湾計画に基づく事業の進捗率の向上をめざす。

3. 上位計画の概要

(5)富津市都市計画マスタープラン(平成29年3月)【富津市】

富津市みらい構想



富津国土強靱化地域計画

テーマ7

快適で便利なまち

【富津市都市計画マスタープラン】

第2節 都市づくりの基本方針

1-2.土地利用の方針

(1)市街地の土地利用

⑤流通業務地

木更津港(富津地区)に面する新富地区(港湾地区の商工区)を流通業務地として位置づけ、海上・港湾運送及びこれに関連する施設等の立地環境の保全・増進と立地誘導に努めます。

⑨処理施設用地

新富地区の君津富津終末処理場、富津地区産業廃棄物最終処分場等の適正な維持・管理に努めます。

(2)その他の土地利用

⑥漁港・港湾

漁港・港湾を活かした都市・地域活力の向上を図るため、機能の維持・管理を促進します。

2-4.港湾の整備

海上交通を介した生産・物流活動や広域交流を促進するため、3箇所(富津港、上総湊港、浜金谷港)設置されている港湾施設の機能整備・強化を促進します。



出典：富津市都市計画マスタープラン(富津市)より作成

4. 社会情勢变化

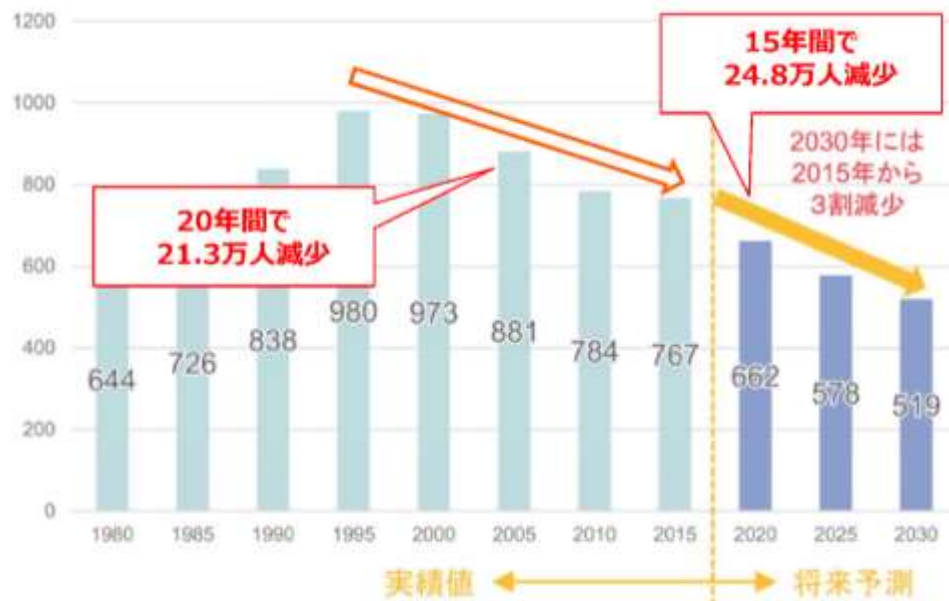
4. 社会情勢変化

(1)働き方改革(2024年問題)

働き方改革関連法案に基づき、令和6年(2024年)4月より自動車運転業務の時間外労働に上限規制が適用され、「ドライバーの収入減少やドライバー不足」、「運送・物流会社の利益減少」、「荷主の支払運賃の上昇」といった問題を「物流業界の2024年問題」と呼ぶ。

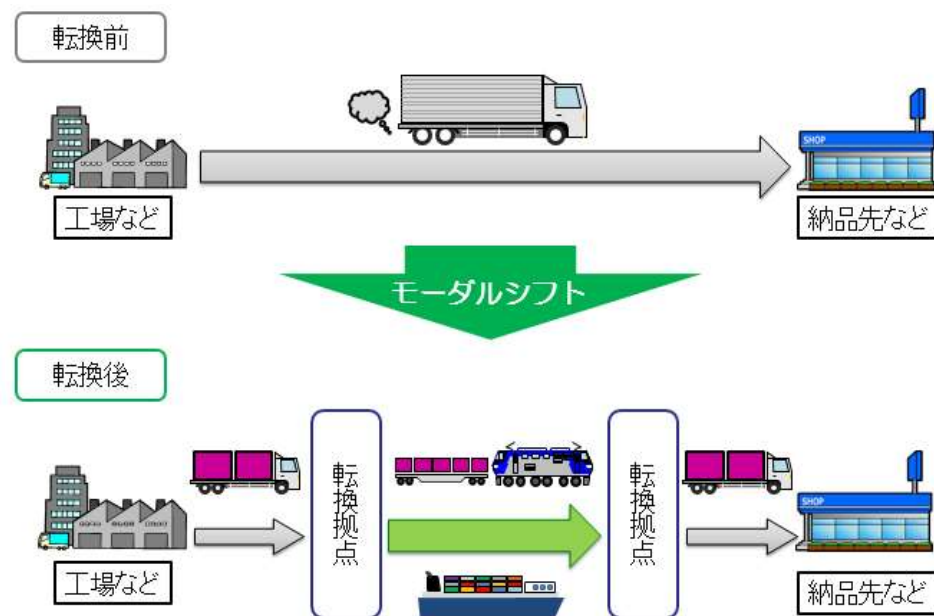
日本ロジスティクス協会は、道路貨物運送業の運転従事者数は令和12年(2030年)で51.9万人と平成27年(2015年)から24.8万人減少すると推計。

モーダルシフトは、トラックドライバー不足や物流の2024年問題を解決しながら環境負荷低減もでき、場合によってはコストダウンも可能であることから、取り組みを加速的に進めていくことが期待されている。



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月
出典:「我が国の物流を取り巻く現状と取組状況」(令和4年9月2日)(経済産業省・国土交通省・農林水産省)

図 道路貨物輸送業の運転従事者数(千人)の推移



出典:モーダルシフトとは(国土交通省)

図 モーダルシフトのイメージ

4. 社会情勢変化

(2)カーボンニュートラル

【カーボンニュートラル社会への要請】

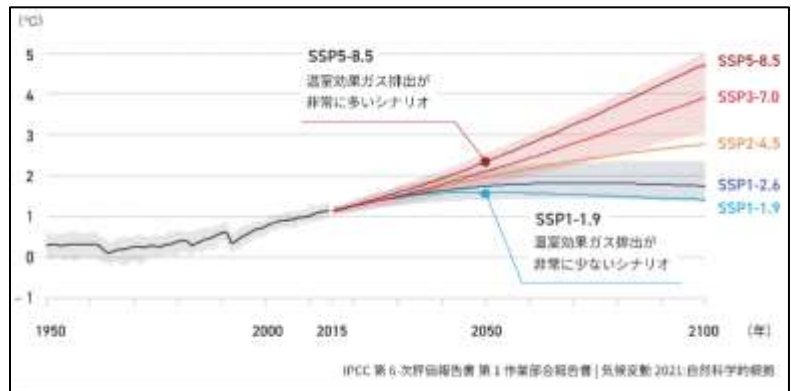
令和2年10月、国は「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、令和3年4月には、「2030年度に、温室効果ガスを2013年度から、46パーセント削減することを目指す」ことを表明。

⇒「地球温暖化対策計画」(令和3年10月22日閣議決定)に記載

平成27年に採択されたパリ協定では、世界共通の長期目標として以下が合意され、この実現に向け、「2050年カーボンニュートラル」が掲げられている。

世界共通の長期目標

世界的な平均気温上昇を工業化以前に比べて2℃より十分低く保つとともに、1.5℃に抑える努力を追求すること(2℃目標)
今世紀後半に温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と吸収源による除去量との間の均衡を達成すること



出典:カーボンニュートラルとは-脱炭素ポータル(環境省)
図 1850~1900年を基準とした世界平均気温の変化

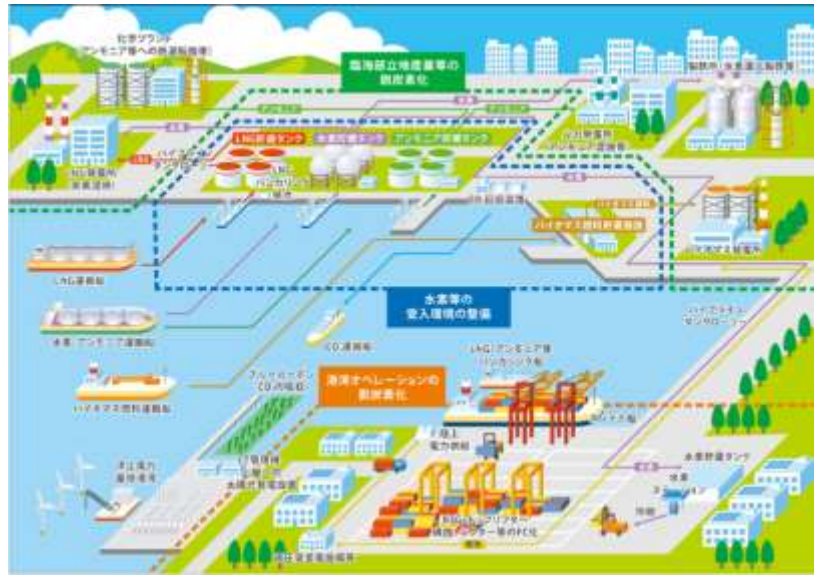
【カーボンニュートラルポートの形成】

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。



出典:カーボンニュートラルポート(CNP)(国土交通省)
図 カーボンニュートラルポート(CNP)の形成のイメージ

【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。

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

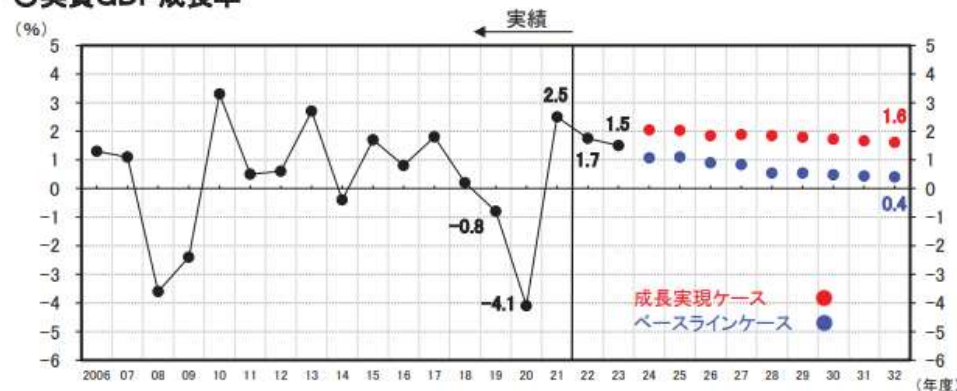
4. 社会情勢変化

(4)国内総生産(GDP)

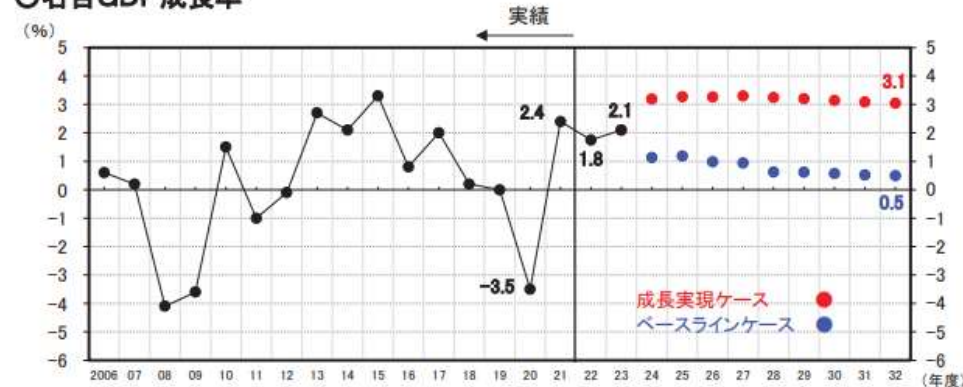
我が国におけるGDPの見通しは、「中長期の経済財政に関する試算(内閣府)」にて試算されており、令和14年度で**実質GDP成長率は成長実現ケースで1.6%、ベースラインケースで0.4%**の成長率となっている。

千葉県におけるGDP成長率の最新値は、令和2年の-4.6%であるが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によるものと想定される。

○実質GDP成長率

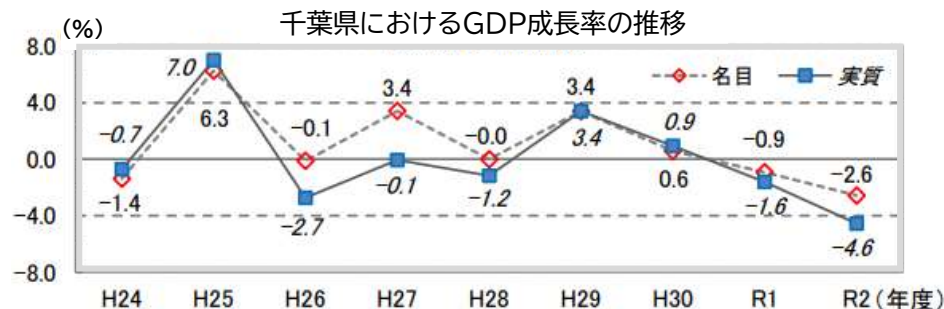


○名目GDP成長率



出典:中長期の経済財政に関する試算(令和5年1月)(内閣府)

図 国内におけるGDP成長率の将来見通し



千葉県におけるGDP成長率の前年度との比較(主要項目) (単位:億円、%)

	千葉県			(参考)国			
	R2年度(2020)	R1年度(2019)	増加率	R2年度(2020)	R1年度(2019)	増加率	
県(国)内総生産	名目	207,756	213,253	-2.6	5,375,615	5,568,363	-3.5
	実質	200,538	210,141	-4.6	5,273,884	5,501,310	-4.1
県(国)民所得	187,749	192,629	-2.5	3,753,887	4,020,267	-6.6	
1人当たり県(国)民所得	2,988千円	3,066千円	-2.5	2,975千円	3,177千円	-6.4	

※ 国の数値は、『2021年度(令和3年度)国民経済計算年次推計フロー編(令和4年12月公表)』による。

出典:令和2年度千葉県県民経済計算について(R5.4)(千葉県)

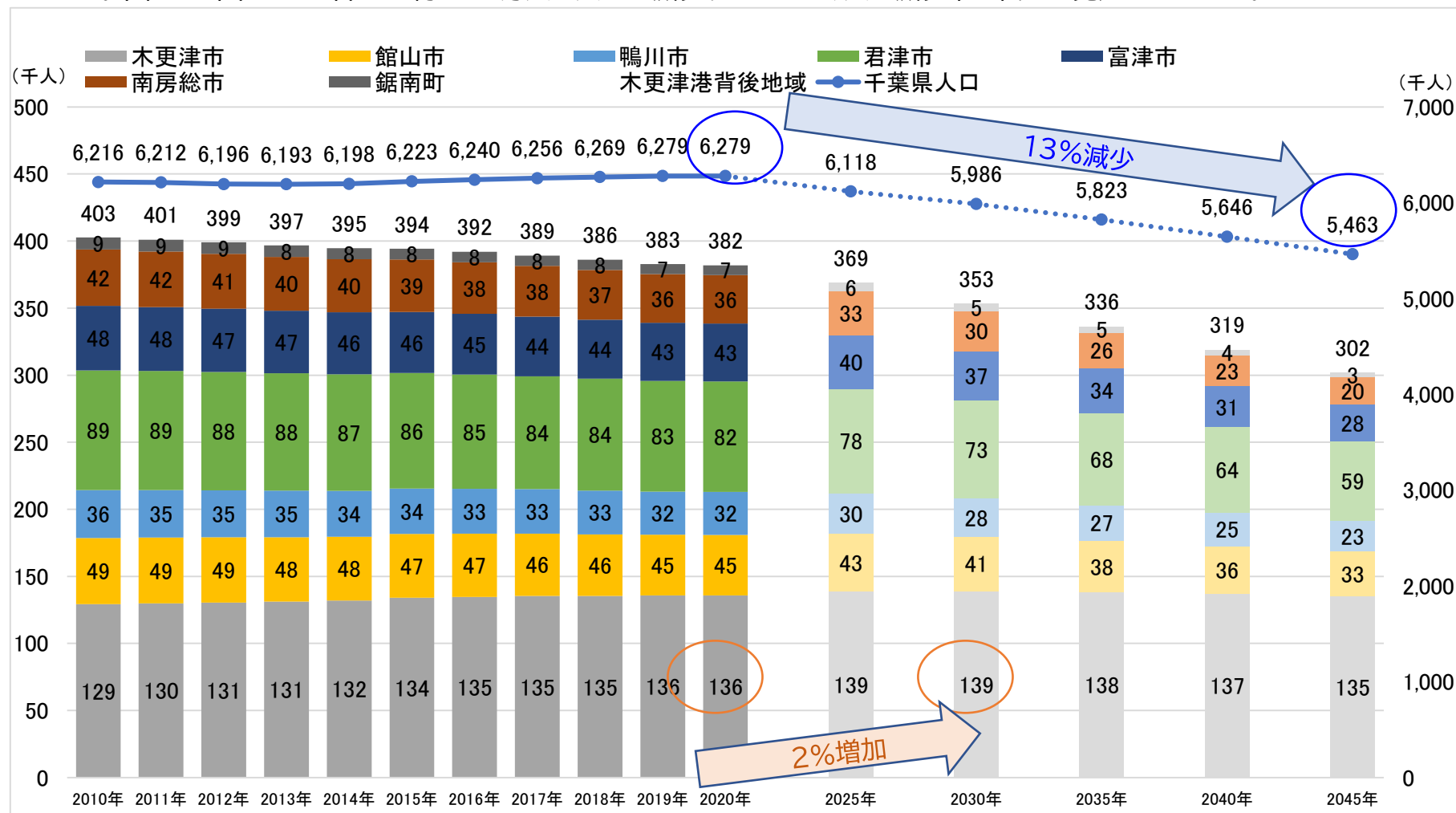
図 千葉県におけるGDPの前年度比較

4. 社会情勢変化

(5) 千葉県及び背後地域における人口動向

千葉県における令和2年(2020年)の人口は約628万人であり、平成22年(2010年)から比較すると増加傾向にある。一方、将来の人口推計値では、令和27年(2045年)に人口が13%減少し、約546万人になると見込まれている。

木更津港の背後地域においても人口減少の傾向にあるが、木更津市では、令和2年(2020年)から令和12年(2030年)まで人口が2%増加する見込みである。令和27年(2045年)には約13.5万人と人口が減少するものの、人口減少率は低いと見込まれている。



出典:実績値は「千葉県毎月常住人口調査(各年10月1日現在)」(千葉県)より作成
 推計値は「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)より作成

図 木更津港背後地域の人口推移及び将来予測

4. 社会情勢変化

(7) 主要品目における動向

① 中古自動車の輸出状況

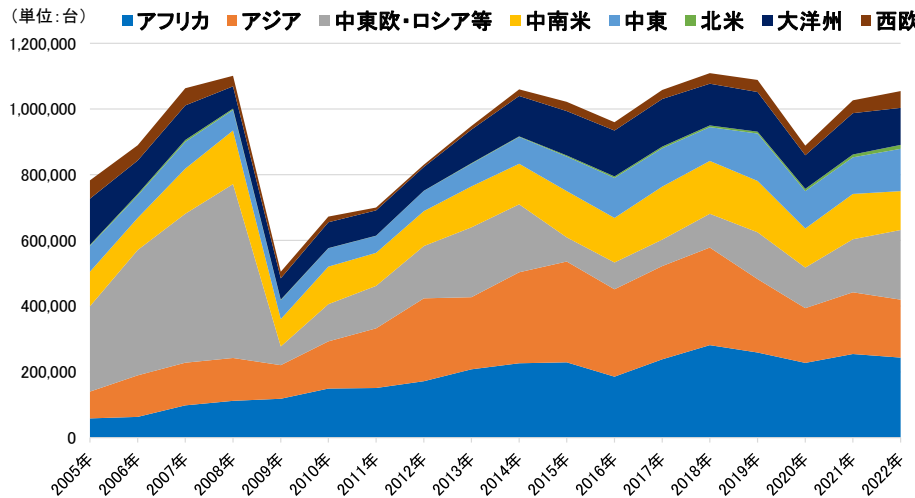
日本における中古自動車輸出台数は近年横ばいで推移しており、仕向地はアフリカ、アジア、ロシア東欧方面が多く、直近の木更津港の仕向地はアフリカ、ロシア向けが多く、全国の傾向と同様である。

政府は、ウクライナ侵攻を続けるロシアへの追加制裁として「輸出貿易管理令の運用について」等の一部を改正をし、令和5年8月9日から施行した。これにより1900ccを超える自動車等のロシアへの輸出の禁止措置が追加された。

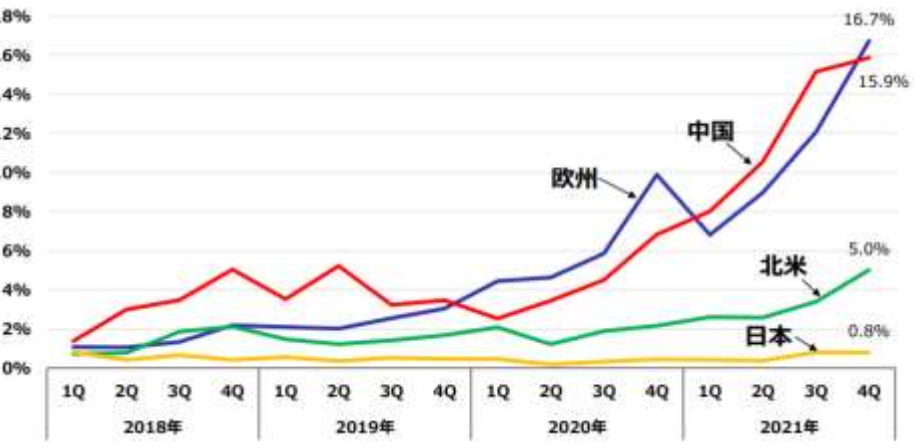
世界的なカーボンニュートラルの動きの中、電気自動車の販売比率は、中国、欧州が占める割合が高く、日本は全体の0.8%であり、中古自動車の取組は、今後のEV、FCV等の生産動向も注視する必要がある。

ロシア・ベラルーシ等輸出入等禁止措置（全体像）

輸出等禁止措置	(1) 国際輸出管理レジームの対象品目の輸出等の禁止措置（ベラルーシ含む） 【22年3月18日】 ※対象品目：工作機械、炭素繊維、高性能の半導体等及び関連技術	
	(2) 軍事能力等の強化に資すると考えられる汎用品の輸出等の禁止措置（ベラルーシ含む） 【22年3月18日、23年2月3日品目追加（ロシア向けのみ）】 ※対象品目：半導体、コンピュータ、通信機器等の一般的な汎用品及び関連技術、揮発ガス、ロボット、レーザー溶接機等	
	(3) 化学・生物兵器関連物品等の輸出の禁止措置 【22年10月7日、23年2月3日化学物質35物質追加】 ※対象品目：化学物質、化学・生物兵器製造用の装置	
	(4) 特定団体（軍事関連団体）への輸出等の禁止措置（ベラルーシ含む） 【22年3月18日、4月1日、5月17日、7月12日、10月3日、23年2月3日、3月7日、6月2日】 ※対象団体：ロシア国防省、ロシアの航空機メーカー等ロシア437団体、ベラルーシ27団体 ※外務省告示により、ロシア80団体を追加。	
	(5) 先端的な物品等の輸出等の禁止措置 【22年5月20日】 ※対象品目：量子コンピュータ、3Dプリンター等及び関連技術	
	(6) 産業基盤強化に資する物品の輸出の禁止措置 【22年6月17日、23年4月7日、7月28日閣議決定・8月9日施行（今回758品目追加）】 ※対象品目：貨物自動車、ブルドーザ、1900ccを超える自動車、ハイブリッドエンジン式乗用車等	
	(7) 石油精製用の装置等の輸出等の禁止措置 【22年3月18日、5月20日】	
	(8) 奢侈品（しゃし品）輸出の禁止措置 【22年4月5日】 ※対象品目：酒類、宝飾品等	
	輸入等禁止措置	(9) 一部物品の輸入等の禁止措置 【22年4月19日、12月5日、23年2月6日】 ※対象品目：アルコール飲料、木材、機械類・電気機械、上限価格を超える原油及び石油製品の輸入（及び海上輸送に関するサービスの提供）
	輸出入禁止措置	(10) 「ドネツク人民共和国」（自称）及び「ルハンスク人民共和国」（自称）との間の輸出入の禁止措置 【輸入は22年2月26日、輸出は22年3月18日】



※中古乗用車の推移を作成
 出典：財務省貿易統計（平成17年～令和3年）（財務省）より作成
 図 日本の中古自動車仕向地別輸出台数の推移



出典：主要国・地域における電気自動車の販売台数の推移（経済産業省）
 図 主要国・地域における電気自動車の販売台数の推移

出典：外国為替及び貿易法に基づく輸出貿易管理令等の改正について_令和5年8月（経済産業省）

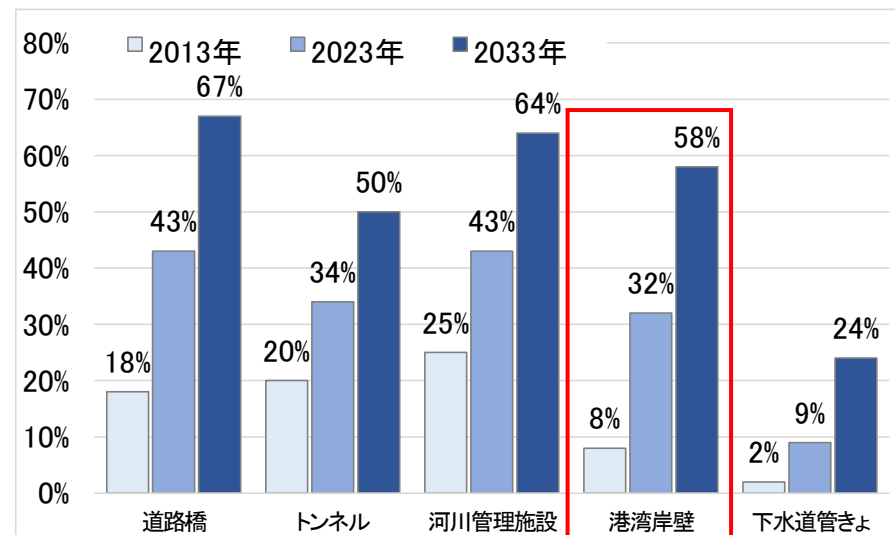
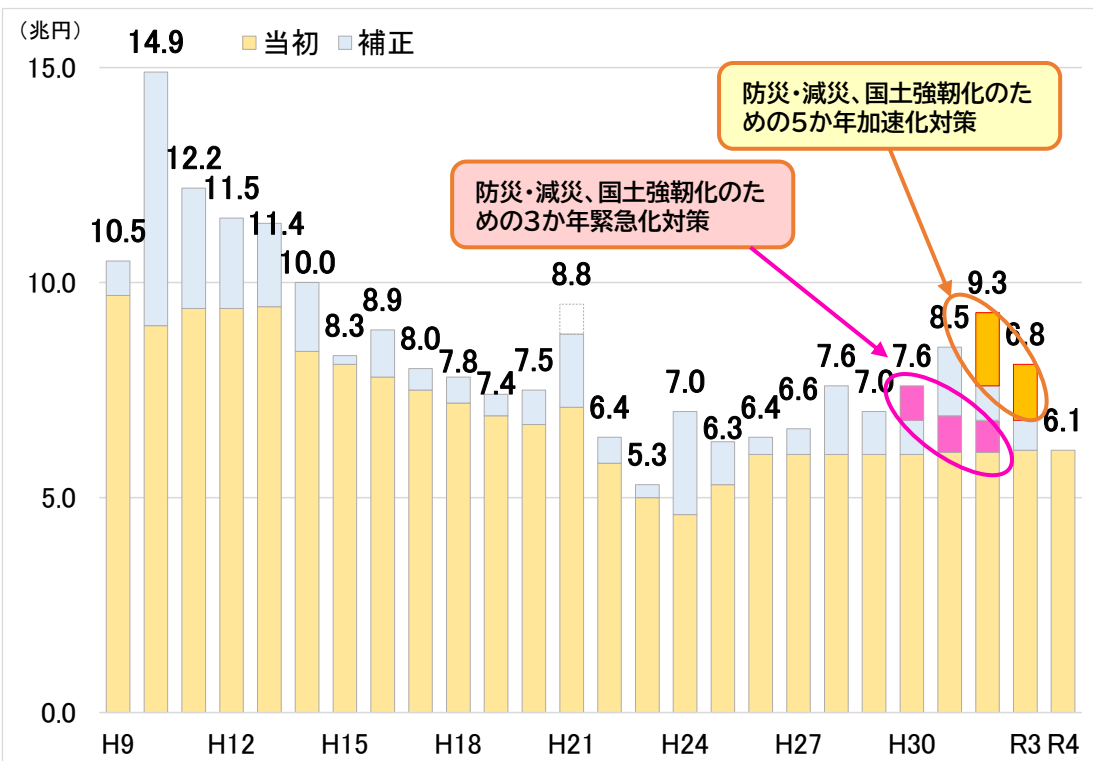
4. 社会情勢変化

(7) 主要品目における動向

② 砂利・砂の動向

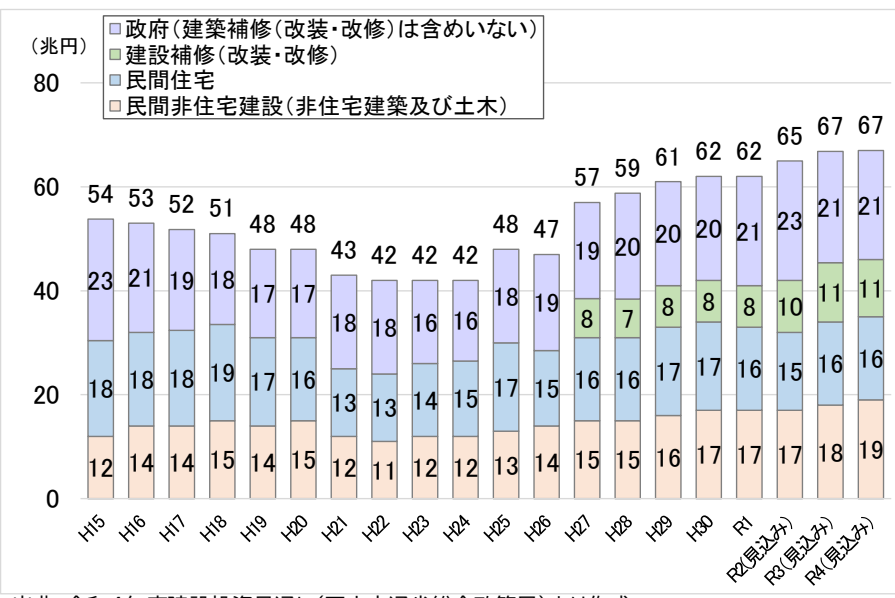
砂利・砂の主な用途は、工事に使用する生コンクリートやアスファルトとなっている。公共事業関連費は平成25年度以降、社会資本の老朽化対策や自然災害への対応など喫緊の課題への対応などにより増加しているが、今後も**公共投資を取巻く情勢は厳しいものと予想される**(下図)。

建設投資額は民間非住宅建設の増加により、**増加傾向にある**(右下図)。令和15年(2033年)には**港湾岸壁や道路橋等の施設の50%以上が建設後50年経過**することから、改修工事など、建設投資額の増加が考えられる。



出典: 建設業界の動向(みずほ銀行)より作成

図 建設後50年を経過する老朽化社会資本の割合



出典: 令和4年度建設投資見通し(国土交通省総合政策局)より作成

図 建設投資額(名目値)の推移

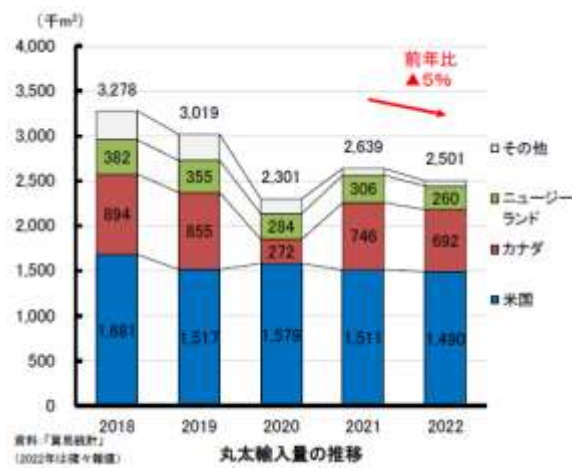
図 公共事業関係費(政府全体)の推移

4. 社会情勢変化

(7) 主要品目における動向

③ 原木・木製品の動向

日本における丸太(原木)の輸入は減少傾向で推移をしている。一方、合板、集成材(木製品)に関しては増加傾向が見られる。
 原木、木製品の用途である建設需要について、新規住宅着工数は令和4年で86万戸に対し、令和22年度(2040年)は55万戸(31万戸減少)と需要減少が予測される。一方、リフォーム市場規模は需要増加の傾向が予測されている。



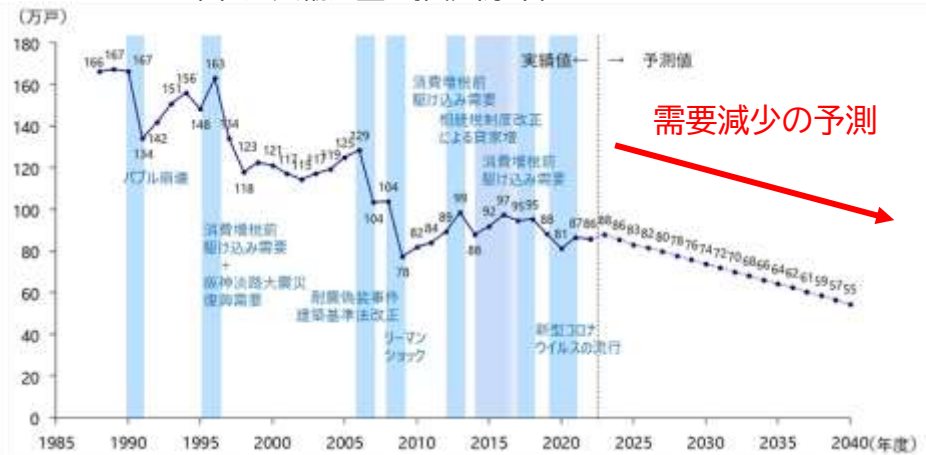
出典: 木材貿易の現状(令和5年6月)(林野庁)
 図 丸太輸入量の推移(原木)



出典: 木材貿易の現状(令和5年6月)(林野庁)
 図 合板輸入量の推移(木製品)



出典: 木材貿易の現状(令和5年6月)(林野庁)
 図 集成材輸入量の推移(木製品)



出典: 新規住宅着工戸数(野村総合研究所)
 図 新設住宅着工戸数の実績と予測



出典: 新規住宅着工戸数(野村総合研究所)
 図 リフォーム市場規模の実績と予測

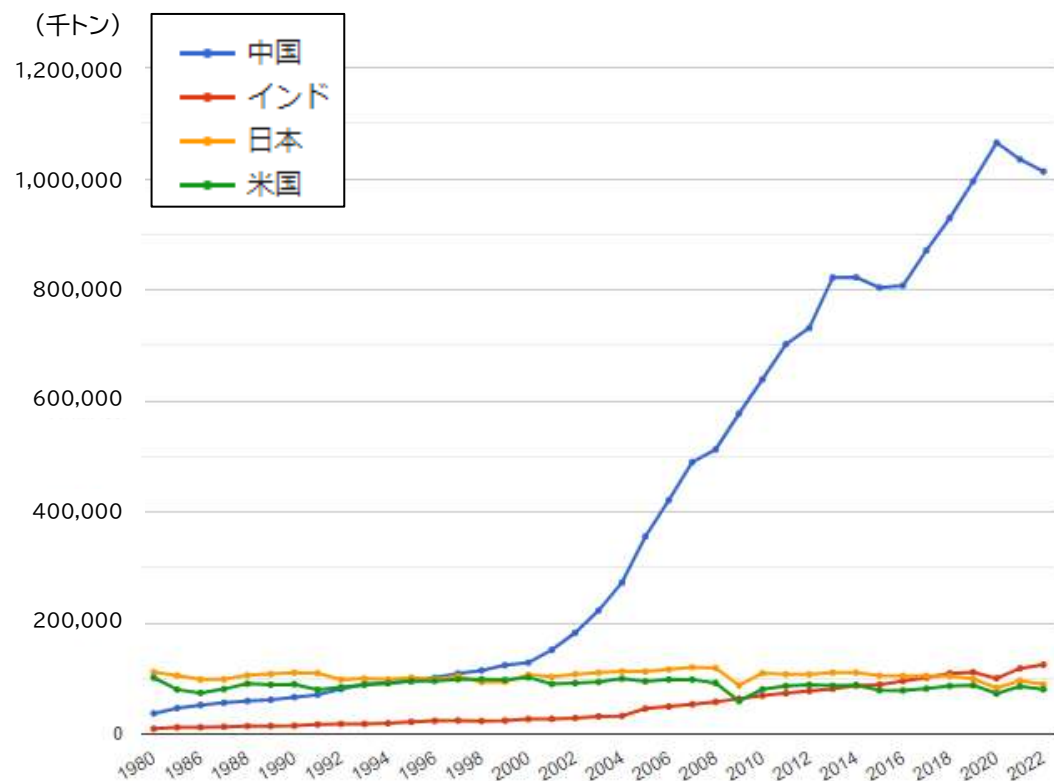
4. 社会情勢変化

(7) 主要品目における動向

④ 鉄鉱石の動向

世界における粗鋼生産量は中国が最も多く、世界全体の約5割を占めている。日本は世界3番目の生産量で概ね横ばいで推移をしている。また、直近ではインドの生産量の推移が増加傾向にある。

令和5年の鋼材見掛消費量見通しは世界全体で2.3%増加すると予測されており、日本は約4.0%の伸び率と上向きになる見通しである。



資料:GLOBAL NOTE 出典:WSA

図 世界全体の粗鋼生産量の推移(上位4国)

表 国別の鋼材見掛消費量令和5年見通し
(百万トン)

国・地域	2022年	2023年 (見通し)	伸び率 23/22
中国	920.9	939.3	2.0%
インド	114.9	123.3	7.3%
米国	94.5	95.8	1.4%
日本	55.0	57.2	4.0%
世界合計	1,781.5	1,822.3	2.3%

出典:日本製鉄ファストブック2023(日本製鉄)より作成

4. 社会情勢変化

(7) 主要品目における動向

⑤ LNGの動向

日本におけるLNGの調達には97.8%が輸入となっており、輸入量は東日本大震災後の平成26年をピークに減少の傾向にあるものの、**ここ20年間で約4割増加**している。

アジアにおける天然ガス消費量の**将来見通し**において、**日本・韓国・台湾**における輸入量は2050年に向けて**増加**するとの予測がなされている。

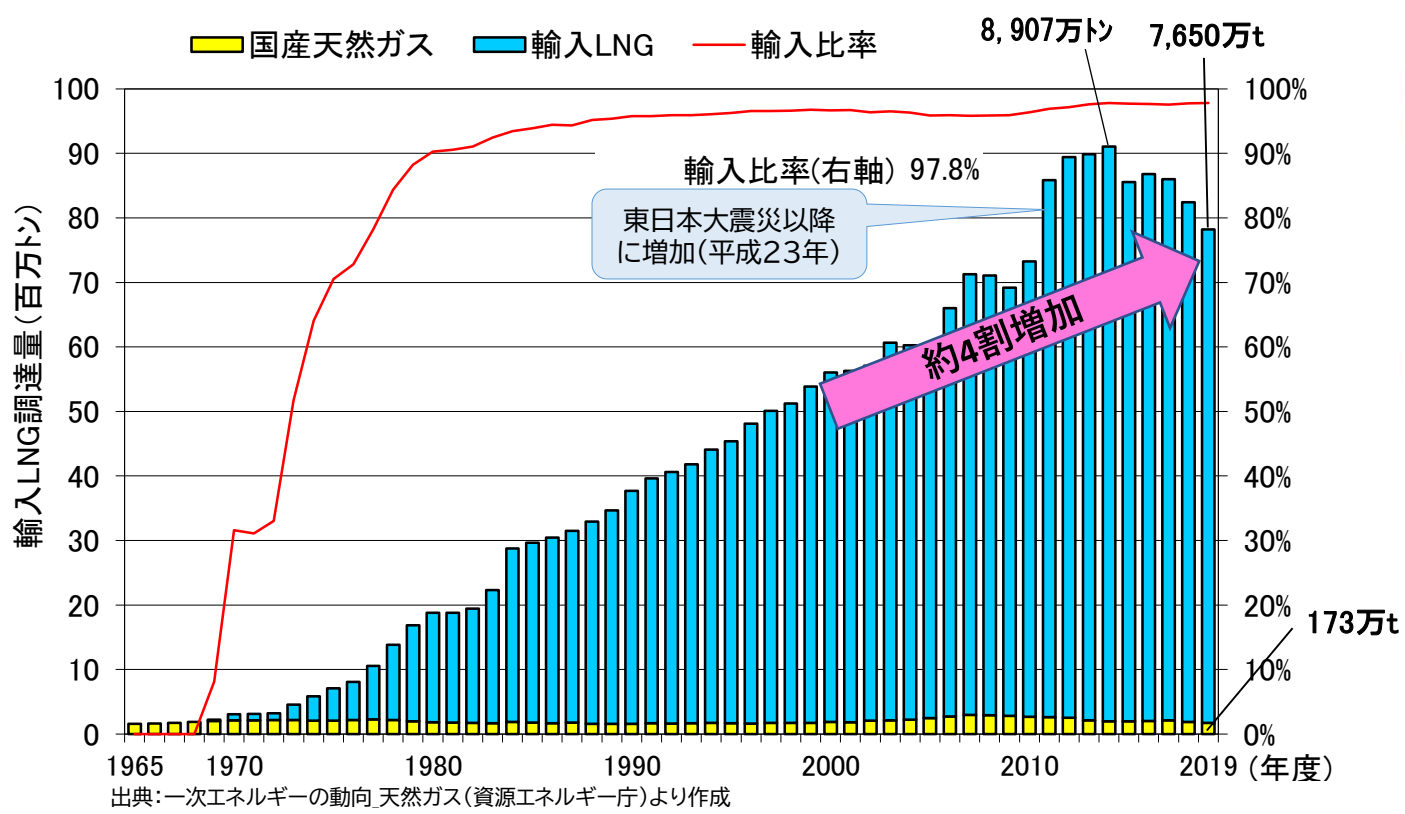
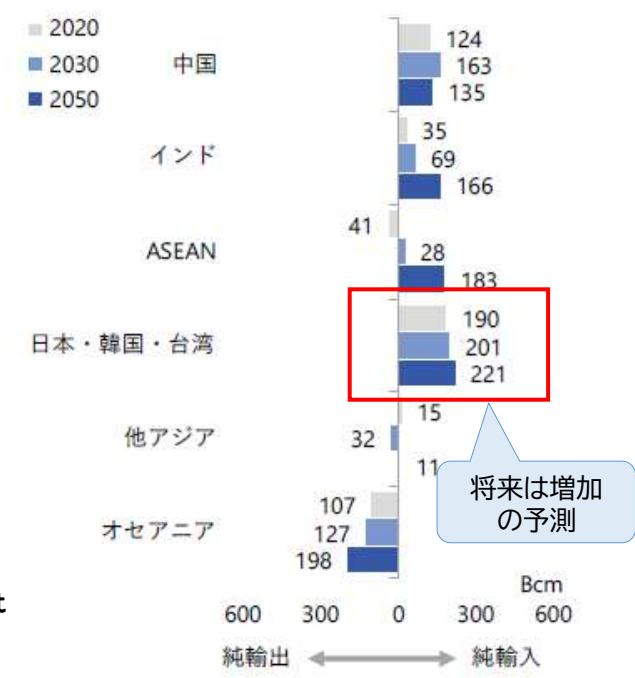


図 天然ガス(LNG)の国産、輸入別の供給量



出典: アジア/世界エネルギーアウトック2023
 図 アジアの天然ガス純輸出入量の将来見通し

4. 社会情勢変化

(8)賑わい空間の立地状況(緑地・商業施設等)

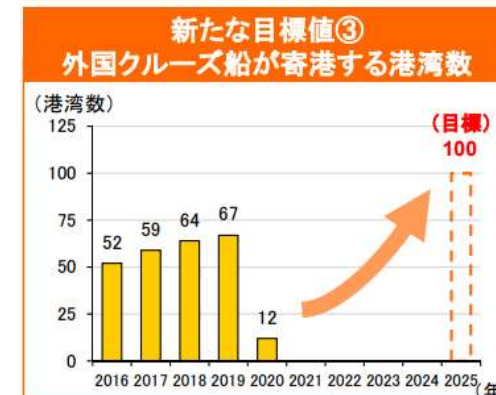
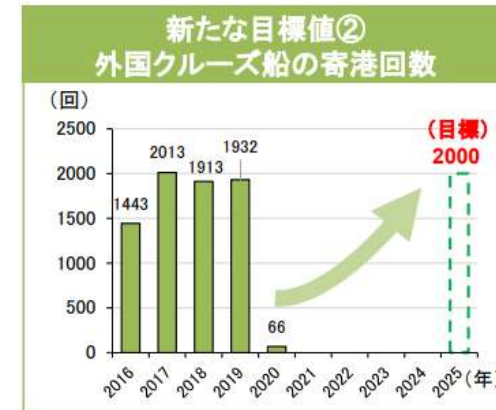


4. 社会情勢変化

(9) クルーズ船寄港実績

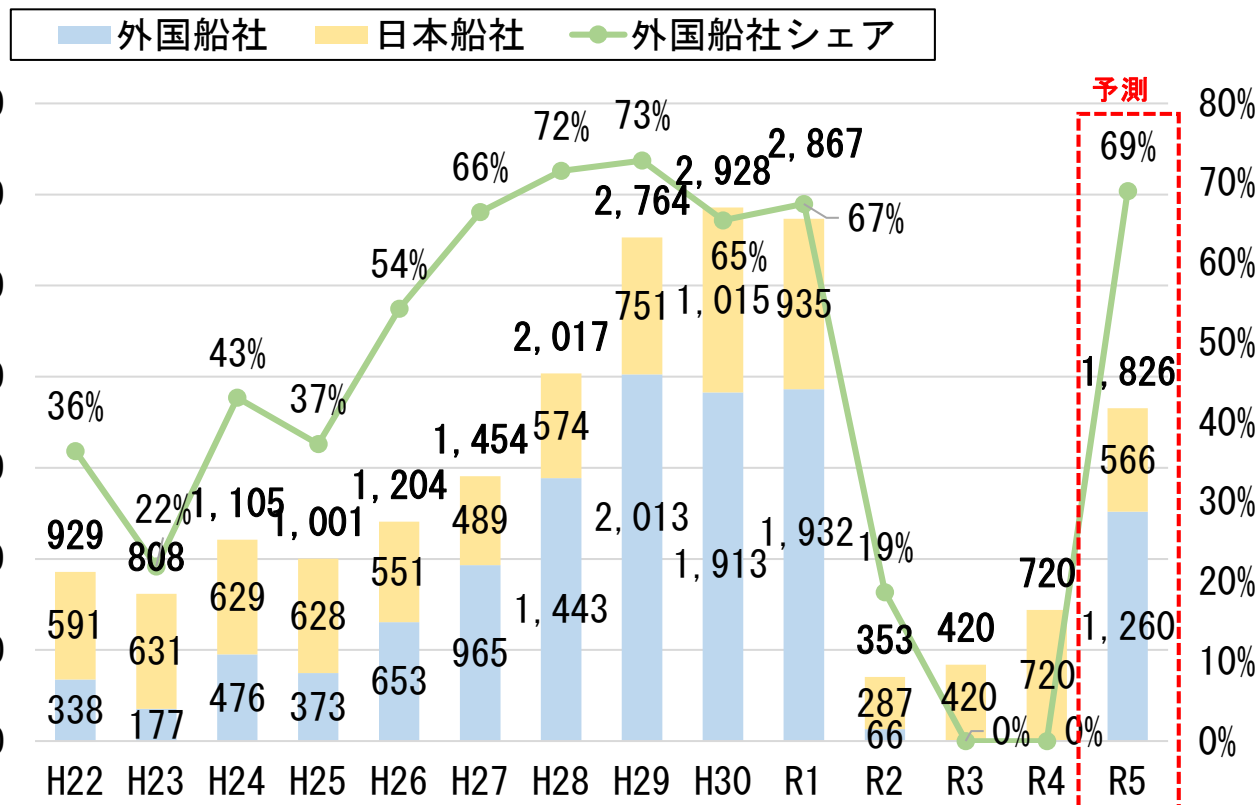
世界各地域においてクルーズ再開の動きが活発化している中、日本における令和5年のクルーズ船寄港回数は1,826回(うち外国船社1,260回)となる予定であり、コロナ前である令和元年の約6割程度まで回復する見通しである。また、外国船社によるクルーズは34隻、272回が予定されている。

国では、令和7年(2025年)までにコロナ前ピーク水準の「①訪日クルーズ客船数250万人」、「外国クルーズ船の寄港回数2,000回」、「③外国クルーズ船が寄港する港湾数100港(コロナ前ピーク水準以上)」の新たな目標値を目指して取り組むとしている。



出典:「クルーズの最近の動向について」(国土交通省港湾局)

図 訪日クルーズ本格回復への取組



注1) 平成25年～令和4年は、港湾管理者への聞き取りをもとに、港湾局作成。

注2) 令和5年は、船社や船舶代理店への聞き取りをもとに、港湾局作成 (令和5年5月25日時点) (商業運航のみ計上)。

出典:「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数」(国土交通省港湾局)より作成

出典:「クルーズの最近の動向について」(国土交通省港湾局)より作成

図 我が国港湾のクルーズ船寄港回数の推移(日本船社・外国船社別)

4. 社会情勢変化

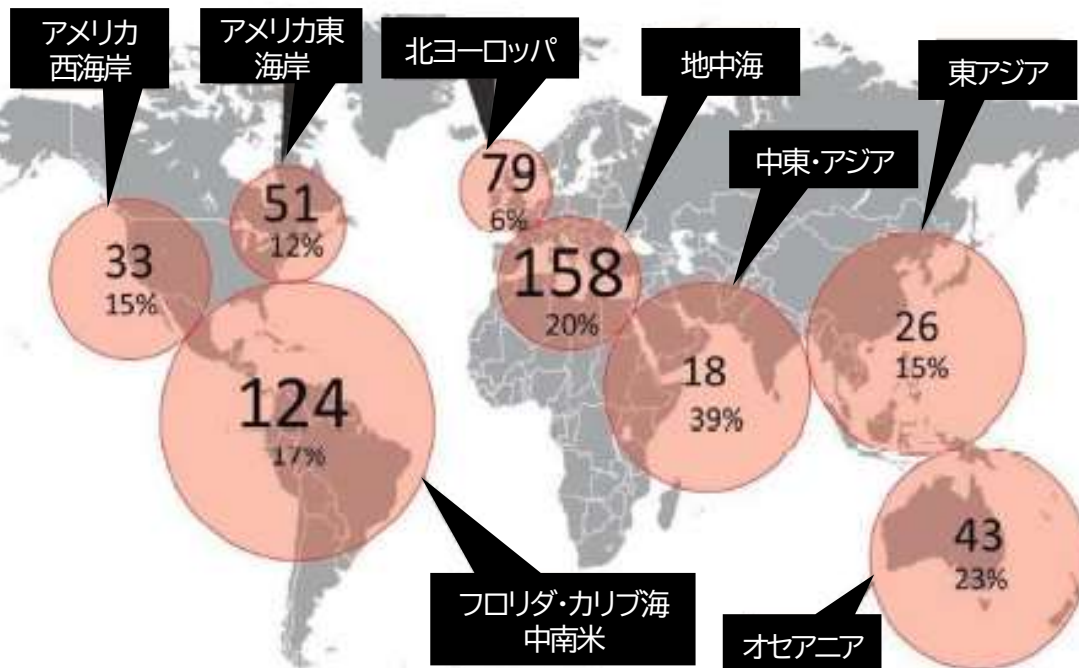
(10) スーパーヨットの国内外動向

スーパーヨットとは外国人富裕層などが個人で所有する全長24m以上の大型クルーザーである(国土交通省「スーパーヨットの概要」より。)

世界的にはスーパーヨットの隻数は右肩上がり増加している状況のなか、日本における寄港実績も増加傾向にある。

受入施設は地中海、フロリダ・カリブ海・中南米、北ヨーロッパの上位3地域で全体の7割を占める。

スーパーヨットの国内寄港1回あたり、約300万円から約4,500万円の支出実績が確認されており、スーパーヨットの寄港による経済効果が期待されている。



出典: DESIGN AND OPERATIONAL GUIDELINES FOR SUPERYACHT FACILITIES(2013)(PIANC)より作成

図 世界のスーパーヨット受入施設の分布状況



出典: スーパーヨットの概要(国土交通省)

図 スーパーヨットの隻数の動向(世界)

表 スーパーヨットによる国内消費の事例

来訪年	全長	滞在期間	国内支出実績
2013	113.14m	17日	¥27,500,000
	26.26m	10日	¥5,700,000
2015	40.22m	10日	¥15,230,000
	44.94m	10日	¥17,525,000
	54.45m	3日	¥3,428,360
2016	91.50m	30日	¥45,000,000
	27.00m	10日	¥2,500,000
	54.00m	3日	¥12,000,000
	54.00m	22日	¥25,000,000

資料提供: (一社) スーパーヨット誘致会議・日本

出典: スーパーヨットの概要(国土交通省)

4. 社会情勢変化

(11) 船舶大型化の動向

木更津港の主要品目における入港船舶の大型化動向について、入港実績による平均船型を見るといずれも大型化が進んでいる。特に自動車専用船(PCC船)に関しては、平成27年以降大型化の傾向があり、令和元年には7万GT以上の船舶が入港している。また、鉄鉱石運搬船に関しては、平成27年以降大型化の傾向があり、令和元年には7万GT以上の船舶が入港している。また、鉄鉱石運搬船についても20万GT以上の船舶が入港し始めるなど船舶大型化が進んでいる。

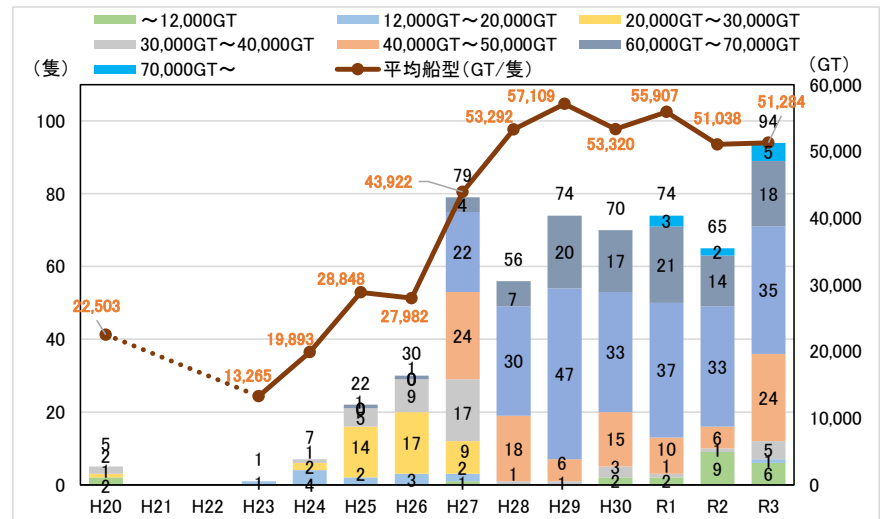


図 自動車専用船(PCC船)の船型別入港隻数の推移

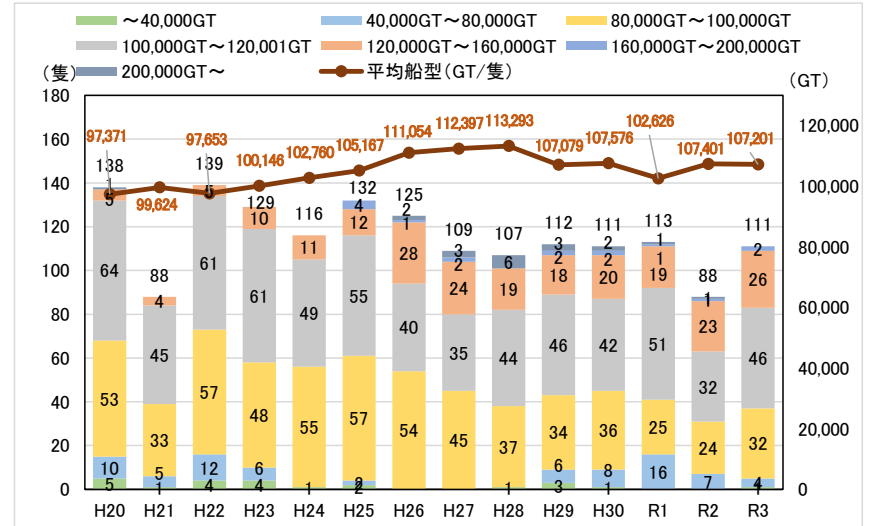


図 鉄鉱石運搬船の船型別入港隻数の推移

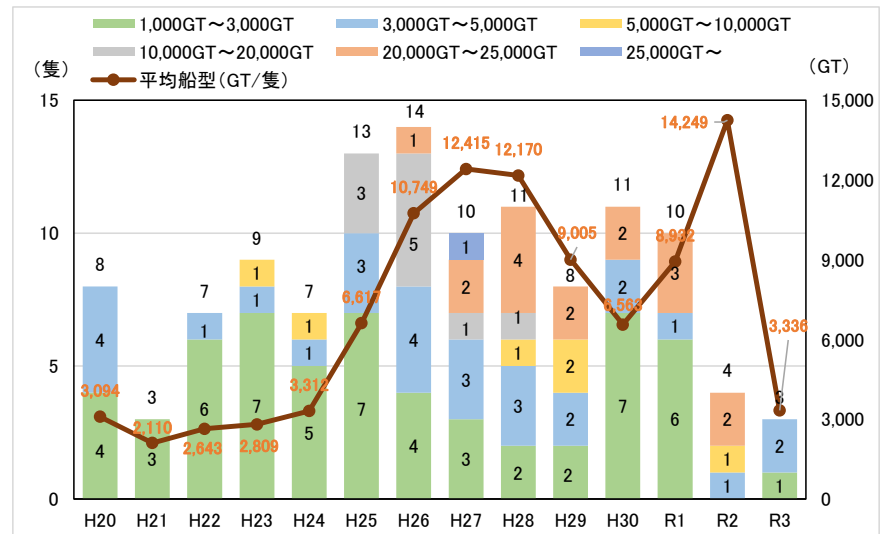


図 原木運搬船の船型別入港隻数の推移

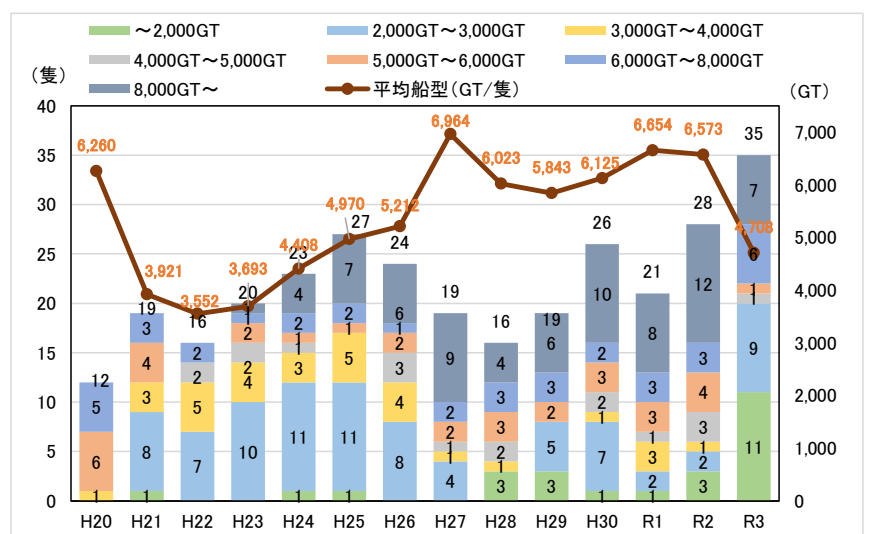


図 木製品運搬船の船型別入港隻数の推移

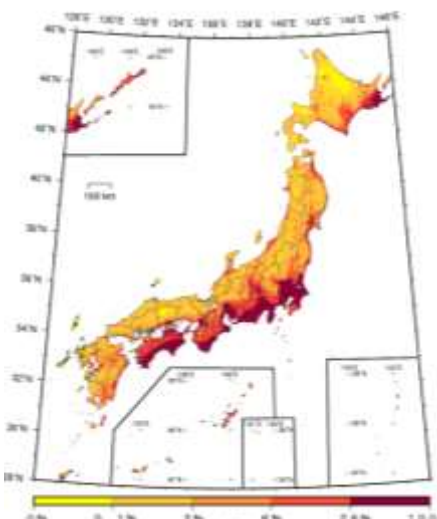
※入出港記録を基に千葉県が集計し作成

4. 社会情勢変化

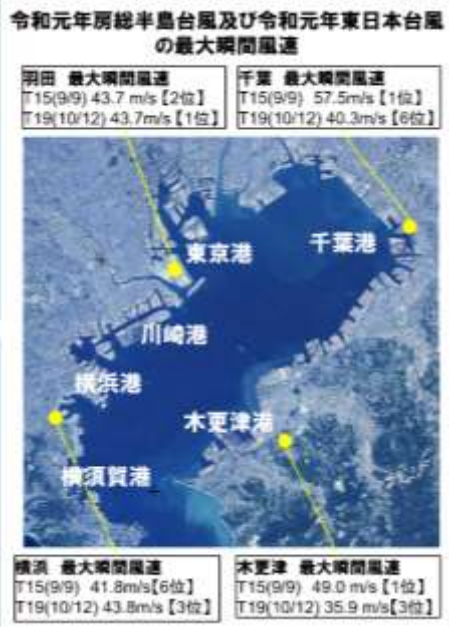
(12) 災害対策の重要性

切迫性が指摘される南海トラフ地震や首都直下地震、日本海溝・千島海溝地震に伴う地震動や津波の発生により、沿岸域の広範囲における甚大な被害が想定されている。令和5年1月には、政府の地震調査委員会によりこれまでの大規模地震の発生確率が見直され、**南海トラフ地震の発生確率は今後20年以内が「60%」に引き上げ、40年以内は「90%程度」と示されている。**

昨今では、気候変動等による台風被害も増加しており、**令和元年には東日本台風、房総半島台風による高潮、風害等により様々な施設に被害が発生している。**



出典：地震調査研究推進本部資料より抜粋
 図 確立論的地震動予測地図（震度6弱以上発生確立）



これら切迫する**大規模地震等への対策が喫緊の重要課題**である中、**港湾における防災・減災、国土強靱化に向けた取組の更なる加速化・深化**が必要となっている。

東日本大震災
(平成23年3月)

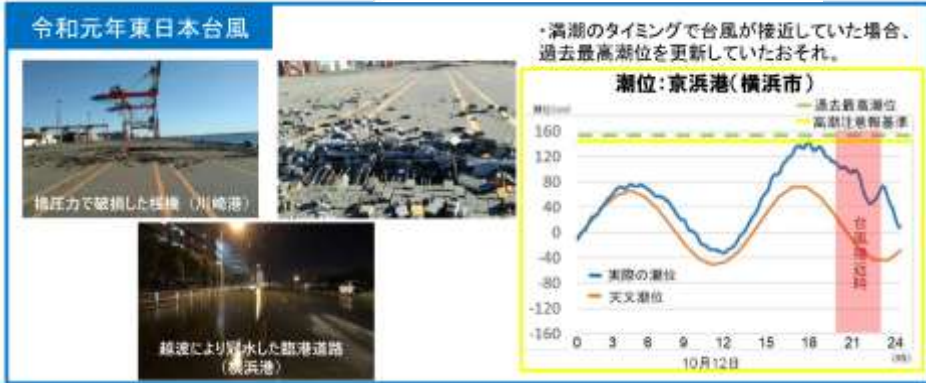
- ・マグニチュード 9.0
- ・最大震度 7
- ・津波 9.3m以上
- ・死者 19,729人
- ・行方不明者 2,559人
- ・負傷者 6,233人
- ・全壊 121,996棟
- ・半壊 282,941棟

津波来襲時の状況

熊本地震
(平成28年4月)

- ・マグニチュード 7.3
- ・最大震度 7
- ・死者 273人
- ・負傷者 2,809人
- ・全壊 8,667棟
- ・半壊 34,719棟

自衛隊による支援物資輸送



5. 木更津港への要請・ニーズ

5. 木更津港への要請・ニーズ

(1) 企業アンケート

木更津港の背後地域及び今後開通が予定されている圏央道沿線地域の企業335社へアンケート調査を実施したところ104社から回答があり、そのうち32社が港を利用しており(木更津港は11社)、以下の意見があった。なお、残りの72社は「利用なし」、又は「今後も利用の可能性がない」という結果であった。

木更津港を利用するための課題は主に利用料金や新規航路の就航に関する意見であった。

- ・入港料を周辺他港よりも安くする(7社)
- ・保管、荷捌き施設の利用料を周辺他港よりも安くする(6社)
- ・港湾内の用地を低料金で提供し、物流業者等の施設を誘致する(5社)
- ・コンテナ航路を就航させる(4社)
- ・内航フェリー、RORO船航路を就航させる(4社)

(2) 個別の意見(ヒアリング結果)

木更津港の地元関係団体や港湾利用者を対象にヒアリングを実施し、木更津港の現状の課題や将来への要望についてヒアリングを行った。主な意見を、物流、観光・交流・アメニティ、環境、安全・安心の項目で整理すると以下のとおりとなった。

【物流】

- 大型自動車運搬船が着岸できるようにしてほしい。
- バース利用の混雑により滞船が発生している。
- 中古自動車の保管ヤードが不足している。横浜港や川崎港、富津地区への横持が発生している。
- 砂利・砂貨物の取扱機能強化のため、港湾計画に位置付けている岸壁の整備が必要。
- 船舶の大型化に対応した岸壁の延伸や増深が必要。
- 貨物船と大型クルーズ船が2隻同時接岸できるようにしてほしい。
- 今後、圏央道等の道路網が充実し、木更津港の貨物の増加が期待できるので、その受け皿が必要。
- 水面貯木場を埋立て、港湾関連用地(物流関連ゾーン)として活用。
- 富津地区のソーラス区域を拡張してほしい。
- 富津地区の岸壁は-7.5mしかないので、大型船に係留できる岸壁があるとよい。

【環境】

- 貴重な自然の干潟である盤洲干潟を保全していくべき。
- カーボンニュートラルに向けた取り組みを行っていく必要がある。
- 水面貯木場をカーボンニュートラルに資する用地として活用。

【観光・交流・アメニティ】

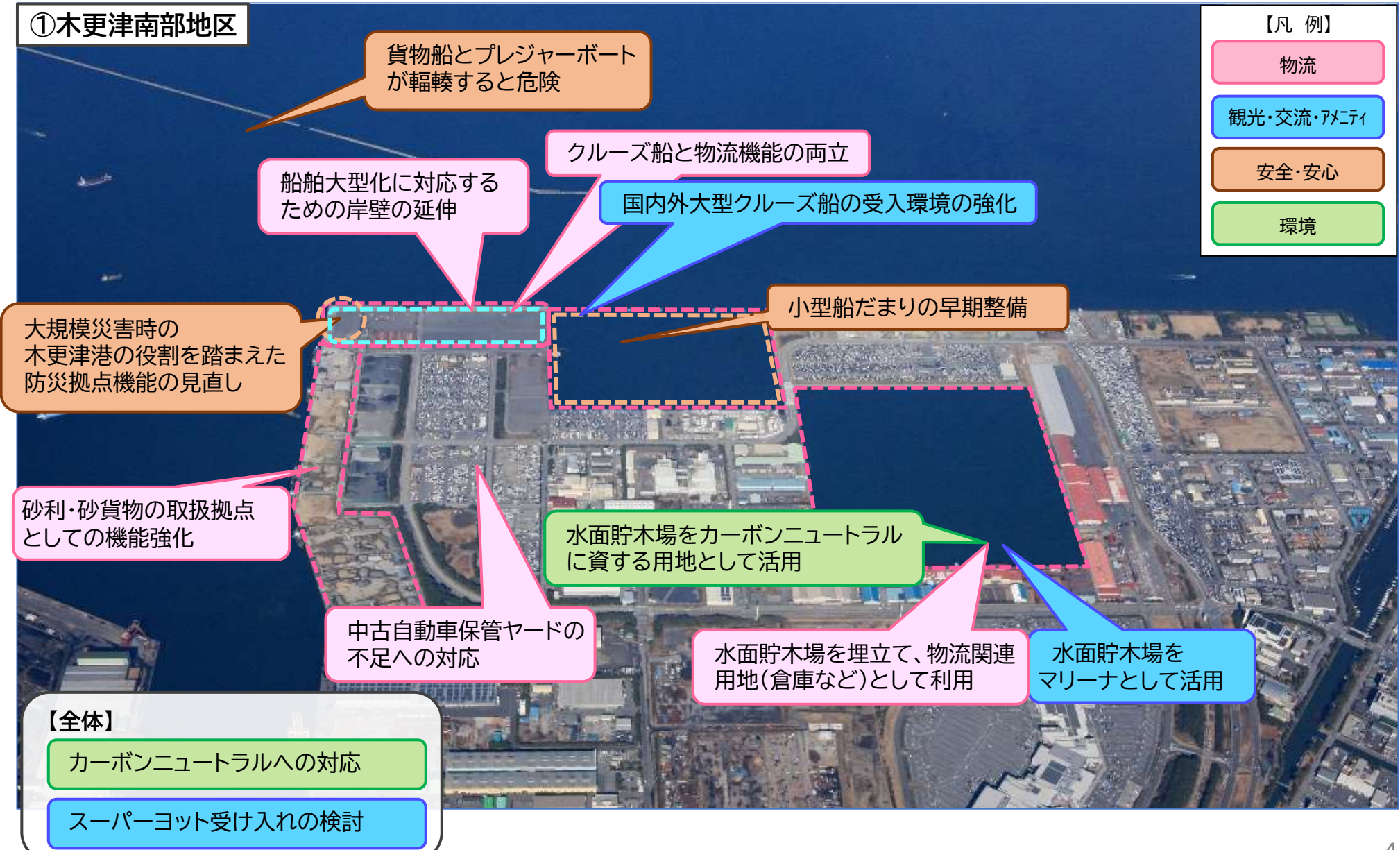
- パークベイプロジェクトと一体となった港の整備。
- 大型クルーズ船専用の岸壁があるとよい。
- クルーズ船が多く寄港するなど、工業港だけでなく、観光港としての面も取り入れてもらいたい。
- クルーズ船誘致には、地域の魅力を向上させた方がよい。
- 水面貯木場をマリーナとして活用。
- スーパーヨットに係留できる岸壁があるとよい。
- 放置艇や不法係留船が多く、小型船を収容する施設の早期整備が必要。
- 富津みなと公園を活かしたにぎわいの促進。

【安全・安心】

- 木更津南部地区の港湾計画に位置付けられている耐震強化岸壁が未整備のため、早期に整備されるとよい。
- 木更津南部地区小型船だまりを早期に整備してほしい。
- 木更津航路は狭く、貨物船とプレジャーボート等が輻輳すると危険である。
- 航路水深が浅くなっている箇所があり、適切な維持浚渫をお願いしたい。

5. 木更津港への要請・ニーズ

(3) 地区別のニーズ



5. 木更津港への要請・ニーズ

(3) 地区別のニーズ



5. 木更津港への要請・ニーズ

(3) 地区別のニーズ



③吾妻地区

④江川地区

小型船収容施設の早期整備

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

航路の適切な維持浚渫

自然的環境を
保全する区域

東京湾内に残された干潟や浅場等の
貴重な自然環境の保全

港内船舶の移転先の早期整備

- 【凡 例】
- 観光・交流・アメニティ
 - 環境
 - 安全・安心

- 【全体】
- カーボンニュートラルへの対応
 - スーパーヨット受け入れの検討

6. 木更津港の課題

6. 木更津港の課題

(1) 物流

現 状	要請・ニーズ	課 題
<ul style="list-style-type: none"> ・自動車専用船の大型化が進む中、木更津港の入港条件により横浜港、川崎港への横持ちされている。 ・大型クルーズ船寄港に際して岸壁の利用調整を行っている。 ・中古自動車の増加に伴いモータープール(ストックヤード)が不足。富津地区への横持ちの発生や港湾エリア外にモータープールを設けている企業もある。 ・原木や木製品の運搬船、砂利・砂の運搬船の大型化が進んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大型自動車専用船をはじめとした船舶の大型化への対応 ・大型貨物船と大型クルーズ船の2隻同時接岸 ・中古自動車保管ヤードの拡張 ・砂利・砂の取扱岸壁の増深など機能強化 ・今後の道路網の充実に伴う増加貨物の対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶大型化への対応として岸壁延伸や増深など受入機能の強化 ・クルーズ船と物流機能の両立 ・新規貨物需要や増加する取扱貨物量に対応するための岸壁の増強、ふ頭用地(ストックヤード)や倉庫などの保管施設の確保

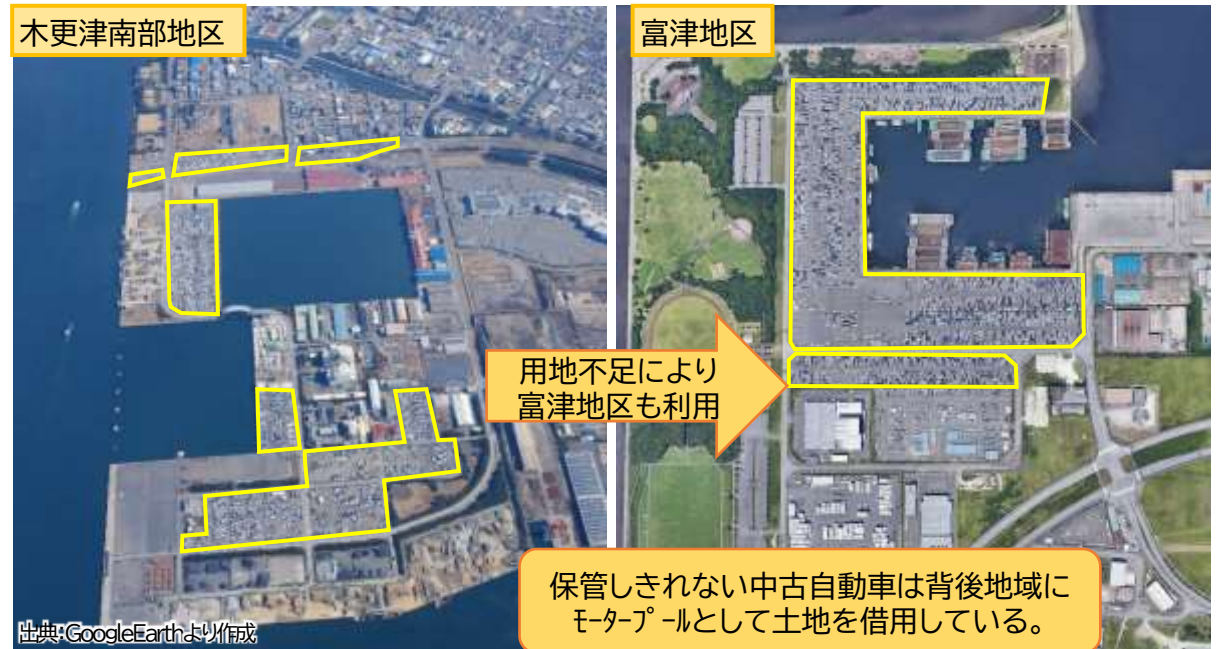


図 木更津港内におけるモータープール

	木更津港 木更津南部地区	横浜港・川崎港
DWT 制限	30,000トン以下	30,000トン以下
全船長制限	200m 以下	制限なし
喫水制限	10.8m 以下 (水深 12m の 10% 余裕を確保)	—

図 自動車専用船における水先人引受条件(接岸制限)



図 大型化が進む自動車専用船

6. 木更津港の課題

(2) 観光・交流・アメニティー

現 状

- ・吾妻地区の周辺施設は、「みなとオアシス」に登録されており、今後、整備予定の交流厚生用地は、木更津市が進めるパークベイプロジェクトの一部にもなっている。
- ・富津みなと公園をはじめ、各地区に港湾緑地が整備されている。
- ・木更津埠頭H岸壁には、毎年クルーズ船(邦船)が寄港しており、令和4年に「につぼん丸」が初寄港(発着港)した。
- ・木更津埠頭H岸壁では直轄事業により外航クルーズ船対応のための岸壁整備が実施された。
- ・富津地区の新富水路などにおいて、放置艇、不法係留艇(プレジャーボート)が点在している。

要請・ニーズ

- ・パークベイプロジェクトと一体となった交流厚生用地等のにぎわい空間の創出
- ・緑地等の既存施設を活かしたにぎわい空間の創出
- ・大型クルーズ船専用岸壁の整備
- ・マリナーなど観光港としての取組
- ・放置艇、不法係留艇等の小型船収容施設の早期整備
- ・スーパーヨットが係留可能な岸壁の確保

課 題

- ・交流厚生用地等のにぎわい空間の整備は、地区内の係留船舶の移転後となることから、早期の船舶移転先の整備
- ・クルーズ船寄港時でも物流機能を停止させないための、国内外大型クルーズ船の受入環境の強化
- ・放置艇、不法係留艇等のプレジャーボートの今後の需要及び収容機能の見直し
- ・スーパーヨットが係留可能な施設の検討



写真 につぼん丸着岸の様子(木更津埠頭H岸壁)



写真 歓送迎等の様子

6. 木更津港の課題

(3) 環境

現 状	要請・ニーズ	課 題
<ul style="list-style-type: none"> 木更津港は京葉臨海コンビナートの一翼を担う工業港であり、Co2を多く排出する企業が多数立地している。 全国の港湾では、カーボンニュートラルポートの形成に向け、港湾脱炭素化推進計画の検討が進められている。 木更津港内の盤洲干潟は重要湿地500に指定されている広さ約1400haの砂干潟となっている。 木更津市等では盤洲干潟の保全活動として清掃活動を定期的に行っている。 	<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラルに向けた取組の推進 貴重な自然の干潟である盤洲干潟の保全 	<ul style="list-style-type: none"> 石炭やLNG等に代替する次世代エネルギーの利用・受入についての可能性の検討 東京湾内に残された貴重な自然環境を次世代へ継承するための継続した自然環境の保全



出典：カーボンニュートラルポート(CNP)(国土交通省)
 図 カーボンニュートラルポート(CNP)の形成のイメージ



出典：GoogleEarthより作成
 図 木更津港内における盤洲干潟

6. 木更津港の課題

(4) 安全・安心

現 状

- ・緊急物資輸送用として富津地区F岸壁が耐震強化岸壁として整備されている。また、木更津南部地区F岸壁も耐震強化岸壁として計画がされているが未整備の状態である。
- ・木更津南部地区の小型船だまりが未整備であることから、ガット船、タグボート、巡視船等が吾妻地区、木更津南部地区に点在している。
- ・木更津航路における貨物船とプレジャーボートの行き会い等、船舶の航行に支障をきたしている部分がある。
- ・【再掲】富津地区の新富水路などにおいて、放置艇、不法係留艇(プレジャーボート)が点在している。

要請・ニーズ

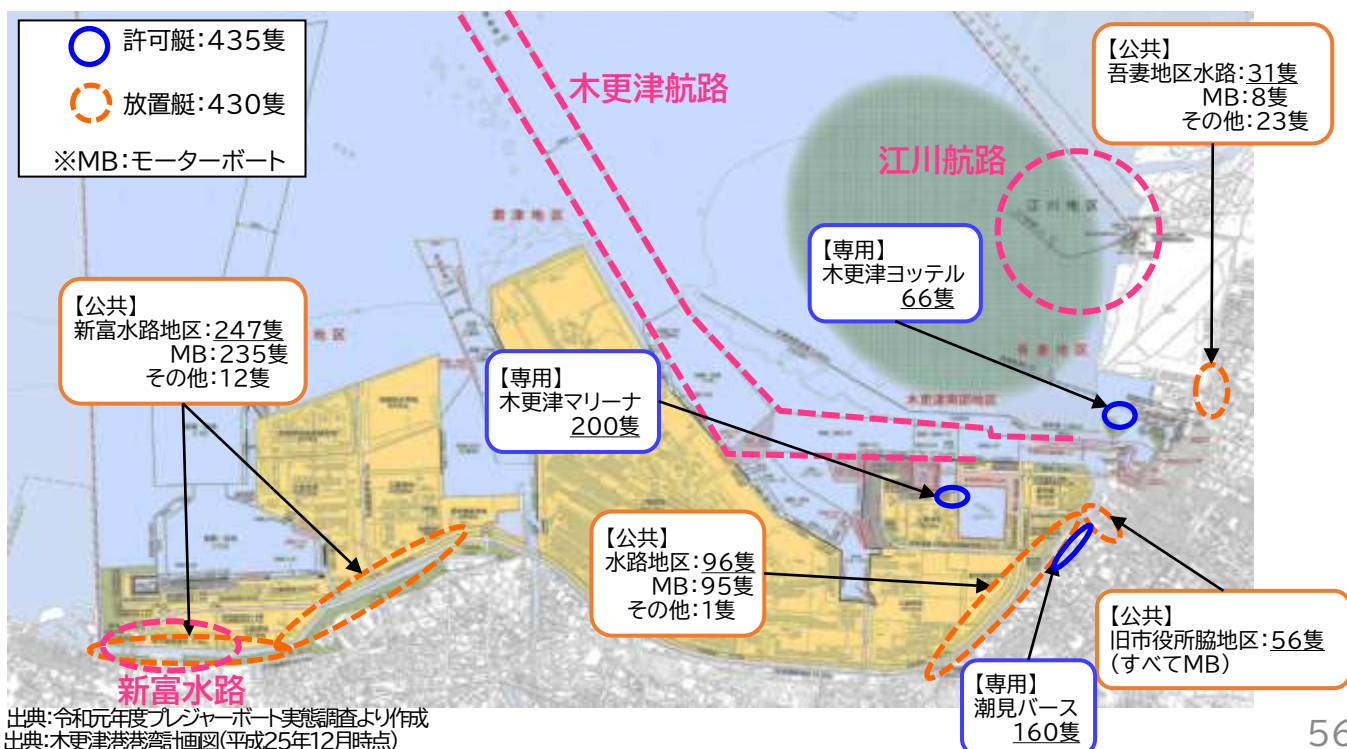
- ・耐震強化岸壁の早期整備
- ・木更津南部地区小型船だまりの早期整備
- ・木更津航路は狭いため、貨物船とプレジャーボート等が輻輳すると危険
- ・航路の適切な維持浚渫
- ・【再掲】放置艇、不法係留艇等の小型船収容施設の早期整備

課 題

- ・大規模災害時の木更津港の役割を踏まえた防災拠点機能の見直し
- ・ガット船、タグボート、巡視船等を収容する小型船だまりの早期整備
- ・貨物船と小型船の利用棲み分け等の航行安全対策の検討
- ・【再掲】放置艇、不法係留艇等のプレジャーボートにおける今後の需要及び収容機能の見直し



図 富津埠頭の利用状況



7. 長期構想に向けた検討項目

7. 長期構想に向けた検討項目

木更津港における主な課題

1. 物流

- ・船舶大型化へ対応するための岸壁延伸や増深など受入機能の強化
- ・クルーズ船と物流機能の両立
- ・新規貨物需要や貨物増加へ対応するための岸壁の増強、ふ頭用地(ストックヤード)や倉庫などの保管施設の確保

2. 観光・交流・アメニティ

- ・交流厚生用地等のにぎわい空間の整備は、地区内の係留船舶の移転後となることから、早期の船舶移転先の整備
- ・国内外大型クルーズ船の受入環境の強化
- ・放置艇、不法係留艇等のプレジャーボートの今後の需要及び収容機能の見直し
- ・スーパーヨットが係留可能な施設の検討

3. 環境

- ・石炭やLNG等に代替する次世代エネルギーの利用・受入についての可能性の検討
- ・継続した自然環境の保全

4. 安全・安心

- ・大規模災害時の木更津港の役割を踏まえた防災拠点機能の見直し
- ・ガット船、タグボート、巡視船等を収容する小型船だまりの早期整備
- ・航行安全対策の検討
- ・【再掲】放置艇、不法係留艇等のプレジャーボートにおける今後の需要及び収容機能の見直し

【検討すべき主な項目】

物流機能の強化、埠頭の利便性向上

- ・入港船舶の大型化とヤード不足への対応
- ・クルーズ船寄港時の物流機能の確保への対応
- ・新規貨物需要への対応
- ・砂利・砂貨物取扱における水深不足等への対応

にぎわい空間の創出、観光振興

- ・港を活かしたまちづくりとの連携
- ・クルーズ船やスーパーヨット等の寄港への対応

船舶の航行安全の確保、小型船の適正収容

- ・貨物船とプレジャーボートの棲み分けの検討
- ・小型船収容計画の見直し

大規模地震発生に備えた防災拠点機能の確保

- ・現状の防災拠点機能の見直し

カーボンニュートラルへの貢献

- ・次世代エネルギー利用・受入への可能性を検討
- ・干潟の保全によるブルーカーボンの継続・貢献