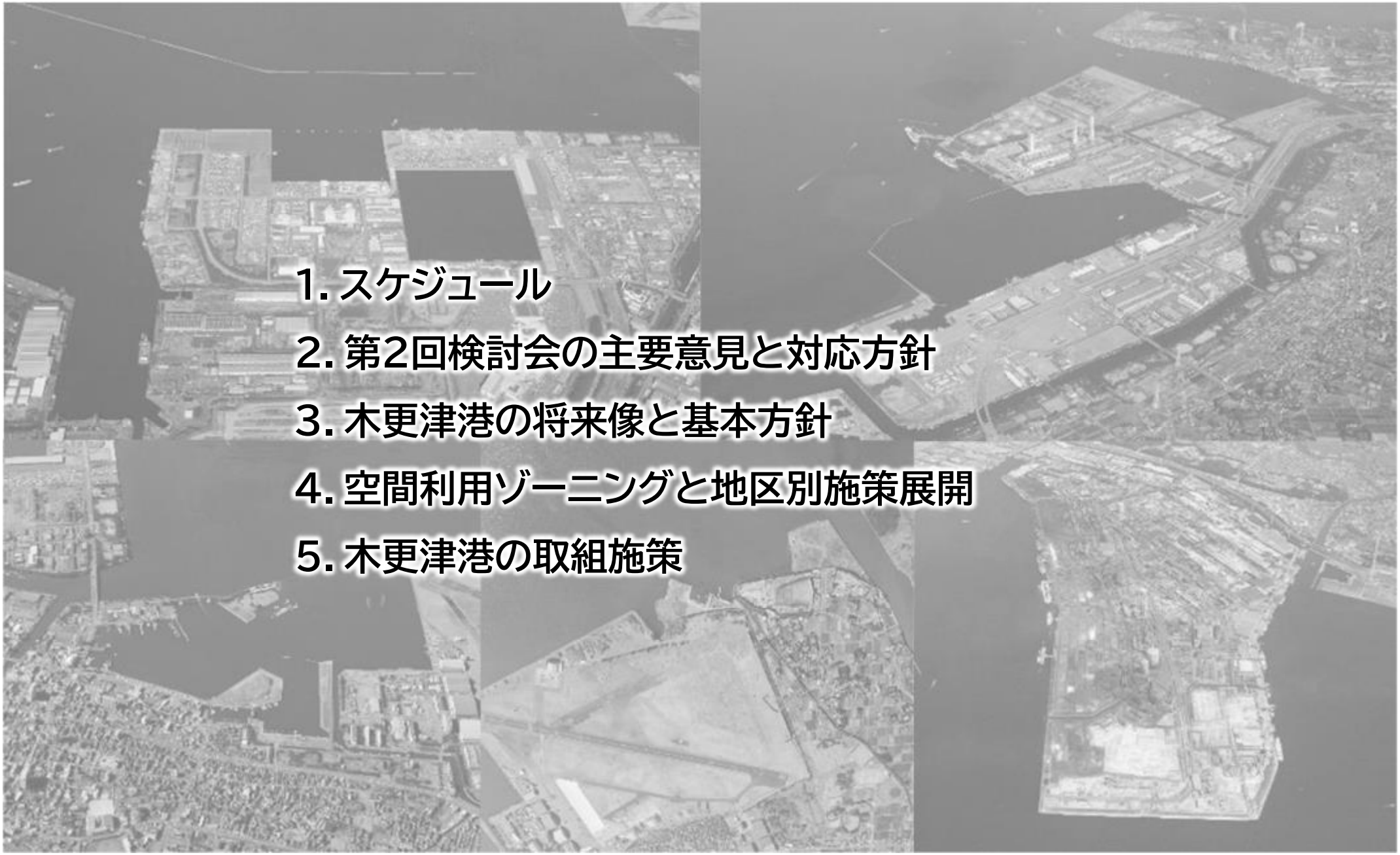
第3回 木更津港長期構想検討会説明資料

資料２

令和6年6月4日
千葉県県土整備部港湾課

目次

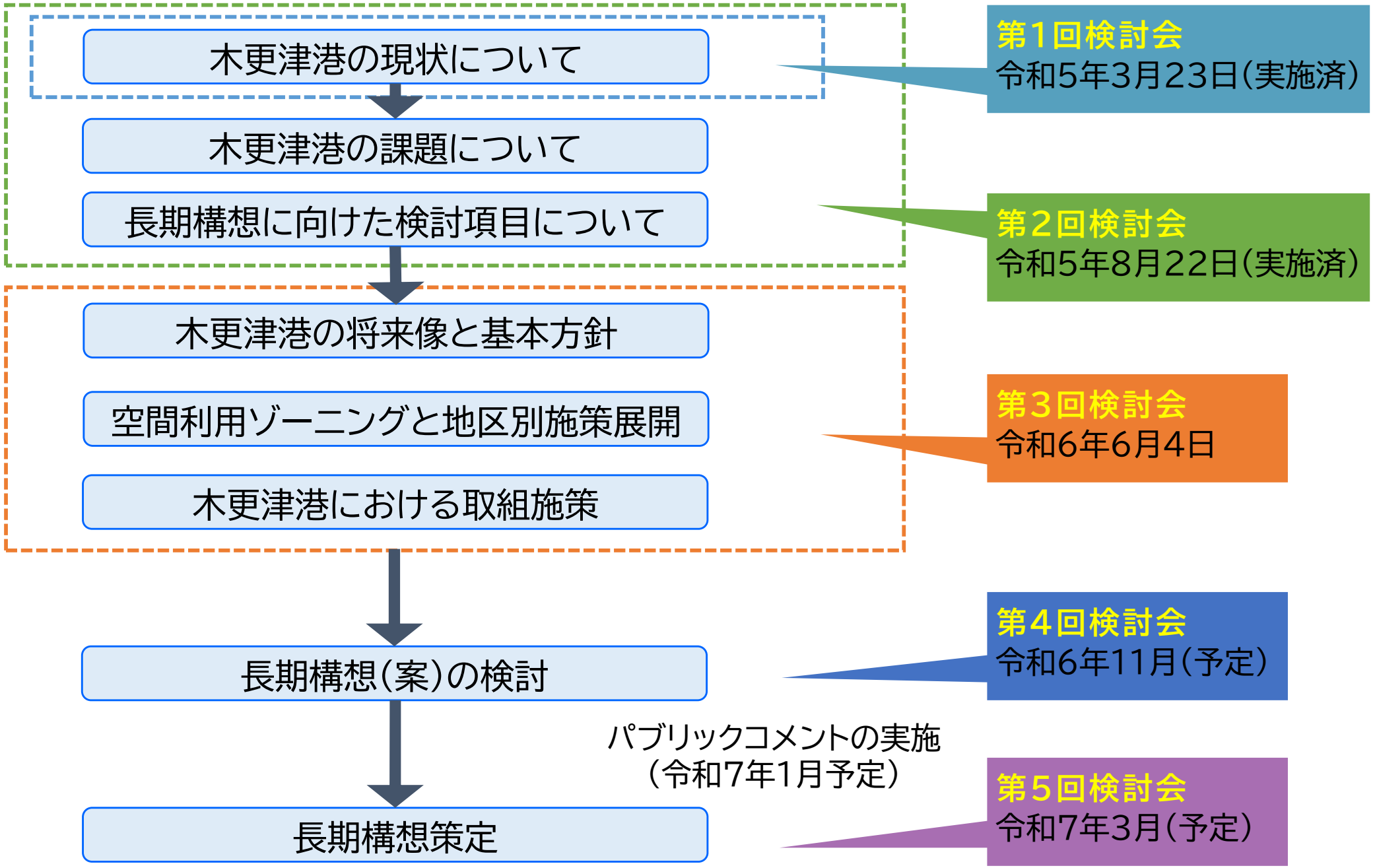


1. スケジュール
2. 第2回検討会の主要意見と対応方針
3. 木更津港の将来像と基本方針
4. 空間利用ゾーニングと地区別施策展開
5. 木更津港の取組施策

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の検討フロー



2. 第2回検討会の主要意見と対応方針

2. 第2回検討会の主要意見と対応方針

区分	第2回検討会における主要意見	対応方針
長期構想に対する意見	長期的な利用を見据えた検討が必要であり、港の目指す姿、キャッチフレーズでイメージを共有する必要がある。	港の目指す姿として「将来像」、キャッチフレーズとして「長期構想の基本理念」を設定した。
	木更津南部地区は物流や産業、吾妻地区はにぎわいを中心に機能を地区ごとに考えていくと良いと思う。	地区別にゾーン分けを整理した。
	新たな要素として圏央道開通による人流・物流への期待、カーボンニュートラルにおける産業展開の可能性など長期的な視点での検討が必要である。	圏央道開通による物流需要への対応、カーボンニュートラルへの貢献について整理した。
物流に対する意見	今後の港の発展に向けて新規バース(-12岸壁)の検討をする必要がある。 また、圏央道開通による北関東からの物流需要への対応として倉庫や企業が立地出来る用地を確保し、木更津港を発展させていきたい。	新たな物流需要へ対応するための岸壁整備、倉庫及び企業立地のための用地確保について整理した。
	中古自動車では、モータープールの確保や使い方をどうするかも大事な問題である。	中古自動車の取扱機能を強化するために、将来的に富津地区への機能集約を検討した。
	富津地区公共岸壁の利用促進に向け、SOLASエリアの延長や岸壁の増深(9～12m以上)を検討していただきたい。また、耐震強化岸壁との関係も考えると良い。	中長期的な利用を想定した富津地区公共ふ頭の機能拡充策を検討した。
	富津地区においては、物流の働き方改革である2024問題として、RORO船対応の9mバースを新たな検討に加えてはいかがか。	2024年問題を契機としたRORO貨物の貨物需要に対応するため、木更津港内でRORO船の受入を検討する。
	君津地区は鉄鋼関連の船舶が大型化しているため、増深に力を入れていただきたい。	船舶の大型化動向を把握し、需要に応じて増深の対応と整理する。
	ガット船は港湾工事においても重要な役割を果たしており、作業船関係の港湾の中における位置づけをご検討いただきたい。	具体策は港湾計画で検討するものと整理する。

2. 第2回検討会の主要意見と対応方針

区分	第2回検討会における主要意見	対応方針
観光・交流・アメニティに対する意見	パークベイプロジェクトと一体的な形での整備として、吾妻地区の交流厚生用地の早期整備をお願いしたい。ガット船の木更津南部地区への移転は20～30年前からの話であるため、一刻も早く移転することが強い要望である。	木更津南部地区の新港船だまりの早期整備の実現に向け、船舶の適正収容隻数を整理し、今後、港湾計画の変更等を進めていく。
	大型クルーズ船に対応した木更津南部地区H岸壁の延伸等を考慮した水面整理場の使い方を早急に検討すべきである。	
	クルーズ船が寄港する港に求める条件は「美しい景観」「市街地への近さ」「歴史等の地域資源」「自然」「アクティビティ」などが挙げられている。 木更津港には元気な松があること、臨港地区が広域であるが、対岸が視認できることが景観形成として優位性がある。	クルーズ船誘致のアピール材料として、木更津港の特徴、ポテンシャルを抽出する。木更津港の強みの要素は、将来像や基本方針などに加え、市民が身近に感じられる港づくりを目指していく。
	クルーズ船寄港もこれからの要素としてポテンシャルがある。クルーズ船の誘致をまちづくりの一環として進めているため、12m岸壁の1バース延伸をお願いしたい。	中長期の視点から大型クルーズ船受入の方針について整理した。
	木更津南部地区の岸壁をクルーズ船の受入環境としての玄関口にする際には、市街地へのアクセス（歓送迎）が課題になる。港湾計画改訂では、全体的な土地利用を検討してもよいのではないかと思う。	クルーズ旅客の市街地へのアクセス動線や二次交通機能の確保など、受入機能強化策を整理した。
	吾妻地区では、県・市・商工会議所と一体となった港を活かしたまちづくりが行われ、老若男女に親しまれ、利用されている。特に水辺を生かした施設の建設や子供たちの体験の場が提供されている等、今後も官民一体となった取組により、益々みなとまちづくりとしてにぎわいの充実が形成されることが期待される。	吾妻地区では木更津市のパークベイプロジェクトと合わせ、より良いエリアとなるよう交流厚生用地の活用方策について整理した。
	パークベイプロジェクトについては、交流厚生用地の活用や他の自治体と連携した産業振興を考えていきたい。	
	吾妻地区の賑い発展には、プレジャーボートや観光船などの小型船に対応した適切な整備が必要である。広すぎない水域であり、海を感じられる良い賑いエリアになることを期待している。	吾妻地区の賑い空間の創出においては、陸側機能のみでなく、小型船の収容機能や航行安全の確保等の適正な水域利用の視点も含め検討した。
	富津地区には富津みなと公園など風光明媚な場所があることをアピールした方が良いと思う。	緑地に関しては、にぎわい創出の要素として加えるなど「観光・交流・アメニティ」において整理した。

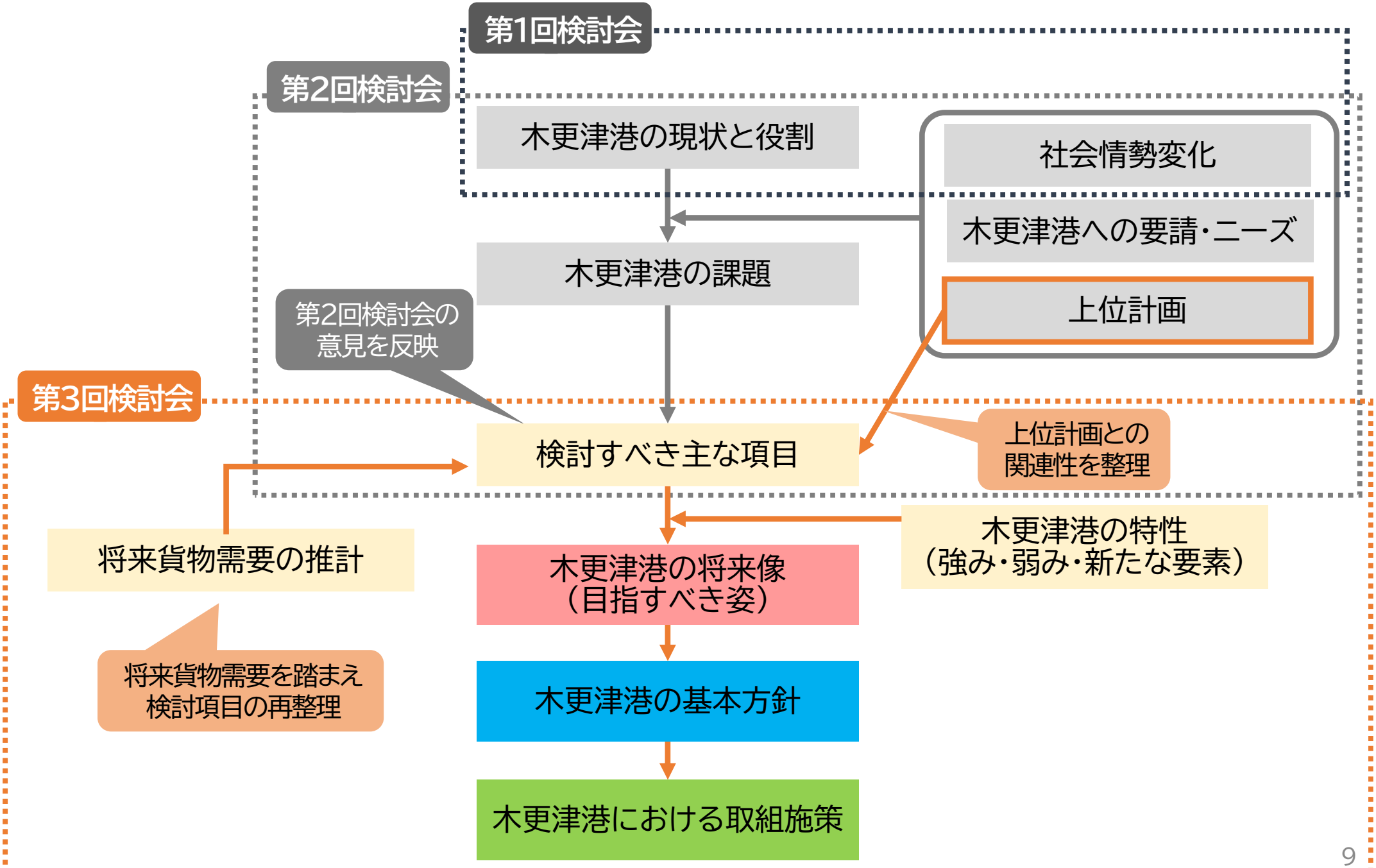
2. 第2回検討会の主要意見と対応方針

区分	第2回検討会における主要意見	対応方針
環境に対する意見	カーボンニュートラル実現に向け、水素・アンモニア等の輸入・製造・貯蔵・供給する施設をコンビナート周辺で設ける必要があり、木更津港は非常に重要な役割を担う。	カーボンニュートラルへの貢献について木更津港の取組を整理する。なお、カーボンニュートラルへの対応に関する記載は、「木更津港港湾脱炭素化推進計画」と整合を図るものと整理する。
	施設配置だけでなく、パイプライン、タンクローリー等を含めたサプライチェーンとして木更津港がどのように対応すべきかが大事である。安全・安心を重要視したカーボンニュートラルへの対応が重要になる。	
	カーボンニュートラルの観点からは、港湾と都市の緩衝緑地の厚み（ボリューム）、大企業、工場周辺を取巻く緑の豊かさは、港湾計画にも、この港の強みとして、ブルーカーボンの取組と共にグリーンカーボンの質、量等を打ち出してもよいのではないかと思う。	ブルーカーボン、グリーンインフラについて、取組施策に記載する。
安全・安心に対する意見	首都直下型地震が懸念されている中、木更津南部地区には耐震強化岸壁が整備されていないため、早期整備をお願いしたい。	大規模地震発生時における対応として、耐震強化岸壁を、既存施設である富津地区のほか、既定計画どおり木更津南部地区に1バース位置づけるものの、配置計画は地区内で見直す余地もあるものとする。 また、甚大化する台風や高潮への対応については今後整理する（堤防高や避泊水域の確保など）。
	災害対策について、大規模地震だけではなく、スーパー台風など甚大化する自然災害への対応が大事であり、老朽化対策を含め、強い港づくりが長期構想には必要である。	
	木更津南部地区の砂利・砂岸壁をはじめとした施設の老朽化対策も検討する必要がある。	「千葉県における港湾施設の長寿命化計画」に基づき予防対策を計画的に実施する。補修等は、施設別の機能診断に基づき実施するものと整理した。
	木更津港は砂が堆積しやすく、水深が浅くなりやすいエリアのため、事故防止のために適切な維持浚渫が大事である。	物流機能、漁業活動、マリンレジャーなど、これら活動を安全・安心に行えるよう継続的な維持浚渫を実施すると整理した。
	木更津航路は狭いため、貨物船とプレジャーボートの棲み分けを行い、安全性を確保するべきである。	プレジャーボートと貨物船の棲み分けでは、通行のルール作成、ゾーン分け等を今後関係者協議する必要がある。プレジャーボートの将来隻数を考慮した上で、係留施設の必要需要量を整理する。
	プレジャーボートと貨物船の棲み分けでは、通行ルールを作るなど他港の事例などを参考にすると良い。また、係留施設を増やすことでユーザーへの航行安全の指導が可能となる。	

3. 木更津港の将来像と基本方針

3. 木更津港の将来像と基本方針

3. 1. 木更津港長期構想の検討の流れ



3. 木更津港の将来像と基本方針

【参考】上位計画と検討事項の関連性（国・千葉県の計画）

上位計画	上位計画の施策・取組等	検討すべき主な項目（大項目）
【国】 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路に関する基本方針	● 国内複合一貫輸送網の構築 ● 基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化 ● 観光振興及び賑わい空間の利活用 ● 経済成長につなげるクルーズの振興 ● 脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進 ● 良好な港湾環境の保全・再生・創出 ● 社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築 ● 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保	● 物流機能の強化、埠頭の利便性向上 ● にぎわい空間の創出、観光振興 ● カーボンニュートラルへの貢献 ● 大規模自然災害に備えた防災拠点機能の確保 ● 船舶の航行安全の確保、小型船の適正収容
【国】 PORT2030	● 持続可能で新たな価値を創出する国内物流体系の構築 ● 列島のクルーズアイランド化 ● ブランド価値を生む空間形成 ● 港湾・物流活動のグリーン化	● 物流機能の強化、埠頭の利便性向上 ● にぎわい空間の創出、観光振興 ● カーボンニュートラルへの貢献
【千葉県】 千葉県総合計画	● 地域の実情に応じた企業誘致の受け皿となる産業用地整備の推進 ● 地域資源を生かした滞在型観光地域づくり ● 港湾緑地、旅客船ふ頭やクルーズ船の受入環境の整備 ● マリンスポーツの推進 ● 水素社会の構築に向けた取組の推進 ● 都市における緑の保全と緑化の推進 ● 生物多様性と生態系の保全推進 ● 耐震強化岸壁の整備の推進	● にぎわい空間の創出、観光振興 ● カーボンニュートラルへの貢献 ● 大規模自然災害に備えた防災拠点機能の確保

凡例：赤文字「物流」、青文字「観光・交流・アメニティ」、緑文字「環境」、橙文字「安全・安心」

3. 木更津港の将来像と基本方針

【参考】上位計画と検討事項の関連性（市の計画）

上位計画	上位計画の施策・取組等	検討すべき主な項目（大項目）
【木更津市】 木更津市総合計画	● 企業誘致の推進（産業用地の拠点創出） ● 観光誘客の推進（大型ｸﾙｰｽﾞ船の寄港促進） ● みなとまち木更津の再生（内港地区周辺の都市公園の段階的な再整備） ● 港湾環境の整備（交流厚生用地の早期整備） ● 港湾の活用（大型クルーズ船受入可能な環境整備の推進）	● 物流機能の強化、埠頭の利便性向上 ● にぎわい空間の創出、観光振興
【君津市】 君津市総合計画	● 脱炭素社会の推進	● カーボンニュートラルへの貢献
【富津市】 富津市都市計画 マスターplan	● 港湾の整備（港湾施設の機能整備・強化） ● 水と緑のネットワーク形成方針（水と親しむレクリエーションの場の整備） ● 自然資源を活かした公園・緑地の整備	● 物流機能の強化、埠頭の利便性向上 ● にぎわい空間の創出、観光振興 ● カーボンニュートラルへの貢献

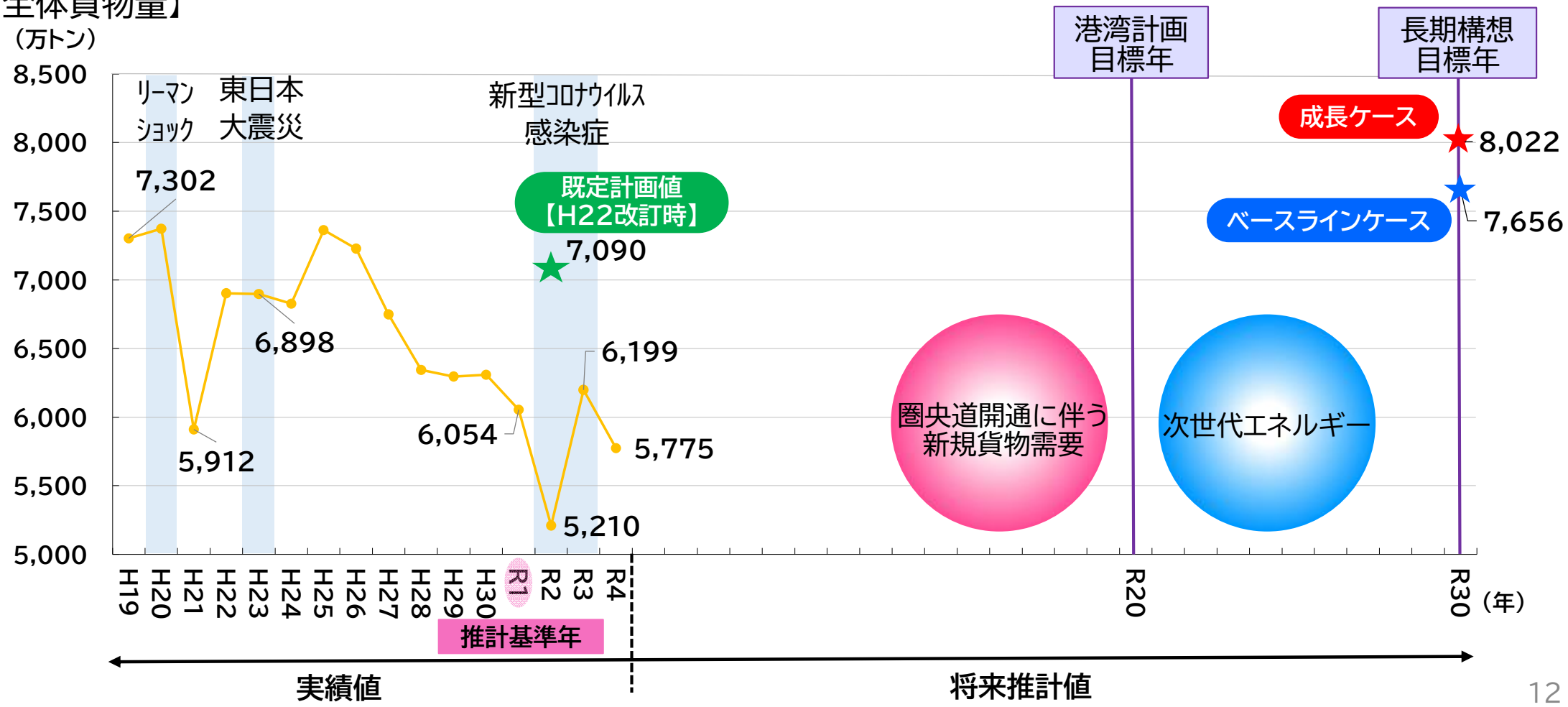
凡例：赤文字「物流」、青文字「観光・交流・アメニティ」、緑文字「環境」、橙文字「安全・安心」

3. 木更津港の将来像と基本方針

【参考】貨物量推計

○将来の取扱貨物量について、推計基準年を令和元年、推計年次を令和30年として、成長ケース、ベースラインケースで概算の推計を行った。
○「木更津港取扱貨物量」と「千葉県製造品出荷額」との間には強い相関関係があることが確認された。政府による「国内総生産の成長率（成長実現ケース・ベースラインケース）見通し」等の経済指標を用いて「千葉県製造品出荷額」の将来推計を行い、この結果をもとに貨物量推計を行った。
○長期構想目標年までに、貨物量は約8,000万トン（成長ケース）に増加する概算結果となった。木更津港の取扱貨物は専用が約94%を占めていることから、公共貨物のみならず、民間貨物も含め貨物量増加を目指していく。

【全体貨物量】

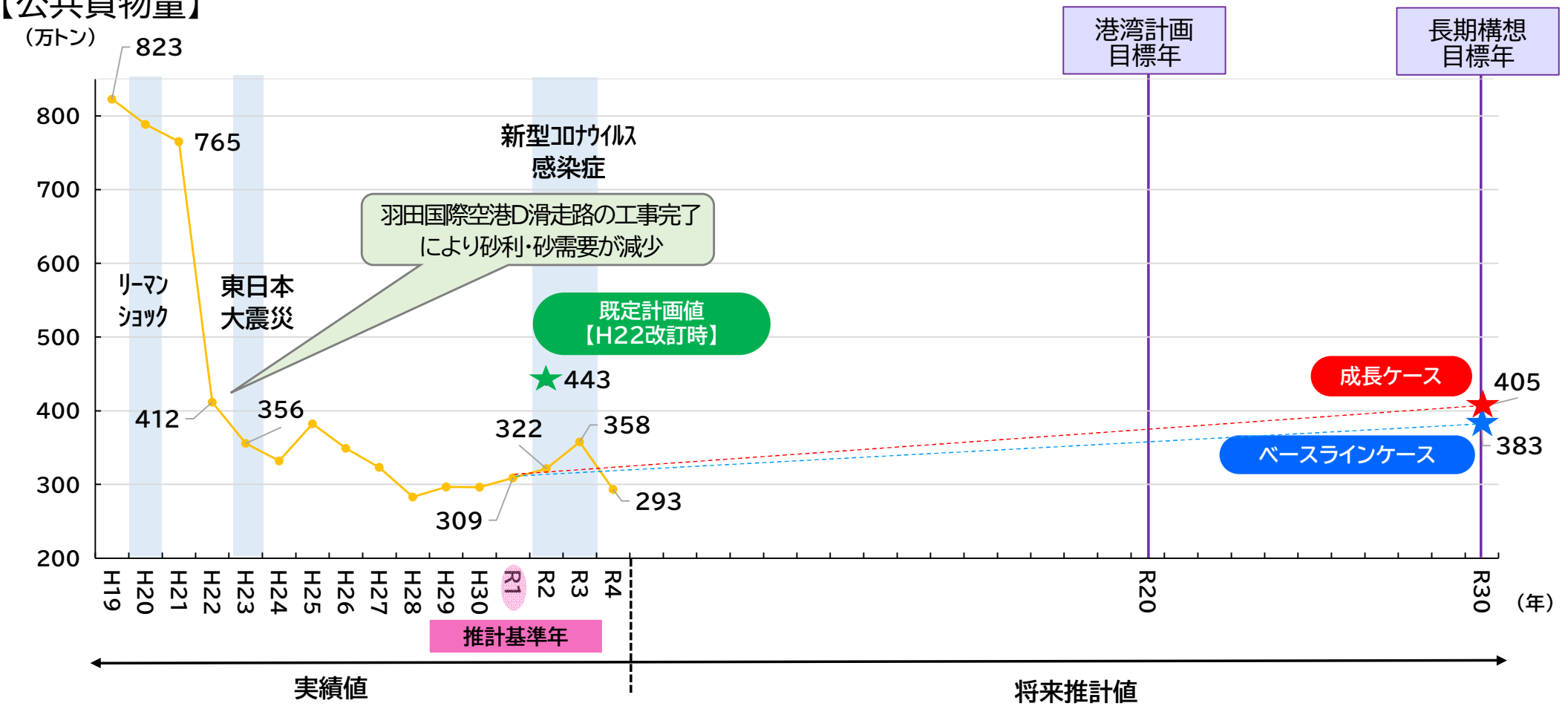


3. 木更津港の将来像と基本方針

【参考】貨物量推計

○将来の取扱貨物量について、推計基準年を令和元年、推計年次を令和30年として、成長ケース、ベースラインケースで概算の推計を行った。
○「木更津港取扱貨物量」と「千葉県製造品出荷額」との間には強い相関関係があることが確認された。政府による「国内総生産の成長率（成長実現ケース・ベースラインケース）見通し」等の経済指標を用いて「千葉県製造品出荷額」の将来推計を行い、この結果をもとに貨物量推計を行った。
○長期構想目標年までに、貨物量は約400万トン（成長ケース）に増加する概算結果となった。既存取扱貨物や圏央道開通に伴う新規貨物需要や次世代エネルギー等により貨物量増加を目指していく。

【公共貨物量】



3. 木更津港の将来像と基本方針

【参考】貨物量推計

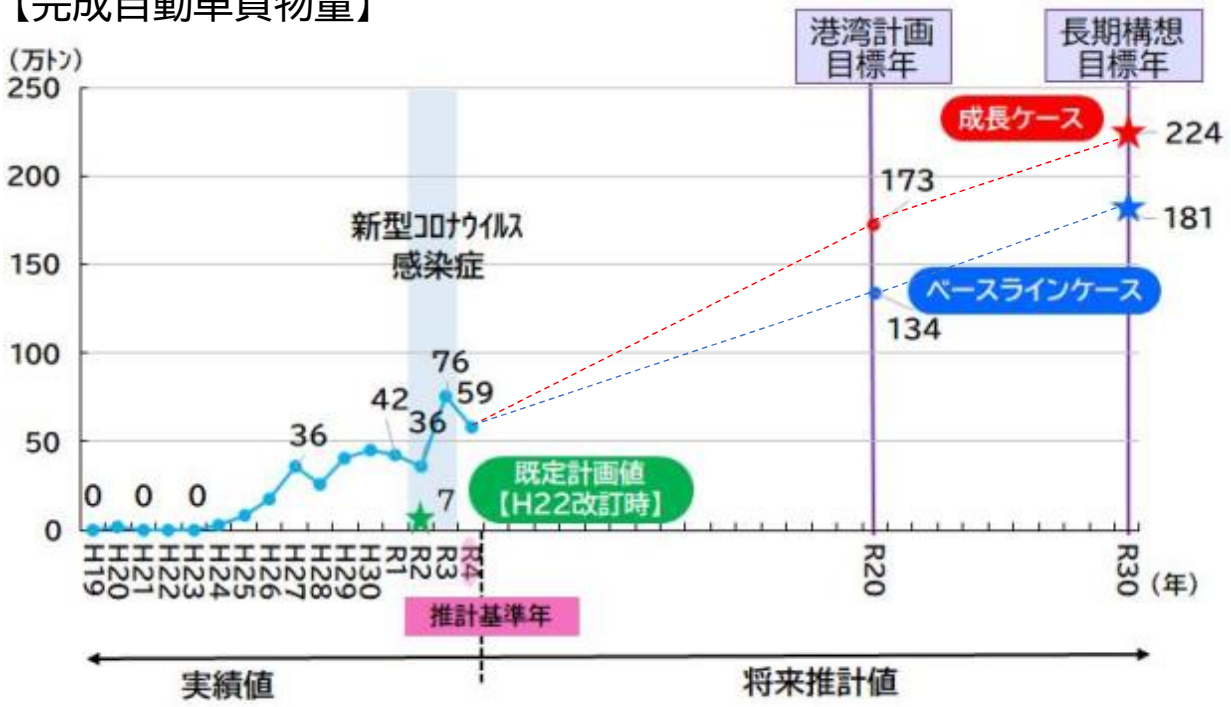
○将来の完成自動車、砂利・砂について、推計基準年を令和4年として貨物量推計を行った。

【完成自動車】
○「国内総生産」と「日本の中古車輸出台数」間で非常に高い相関が確認された。この関係から木更津港における将来の貨物量を推計した。
○R20年はベースラインケースで134万トン(約13万台)、R30年で181万トン(約18万台)まで増加するとの概算結果となった。

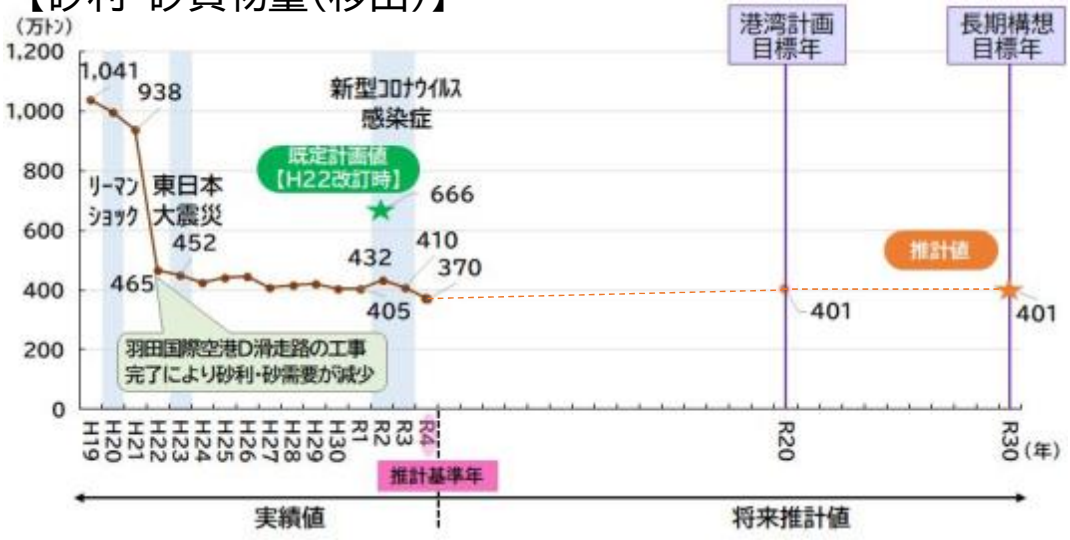
【砂利・砂】
○前回検討会で示した「公共事業関係費の動向」や「老朽化社会資本の増加」などから今後も継続した需要があるとして、H29～R4の平均値(R2除く※)を将来値として推計した。

※R2年はコロナウイルスの影響により貨物量が減少したことを考慮して推計の計算には考慮しないものとした。

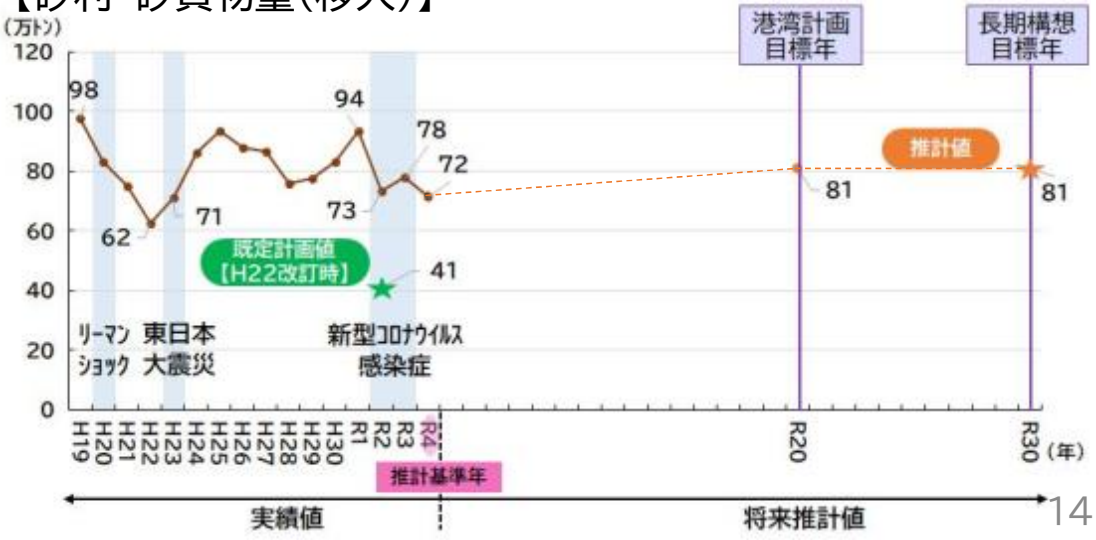
【完成自動車貨物量】



【砂利・砂貨物量(移出)】



【砂利・砂貨物量(移入)】



3. 木更津港の将来像と基本方針

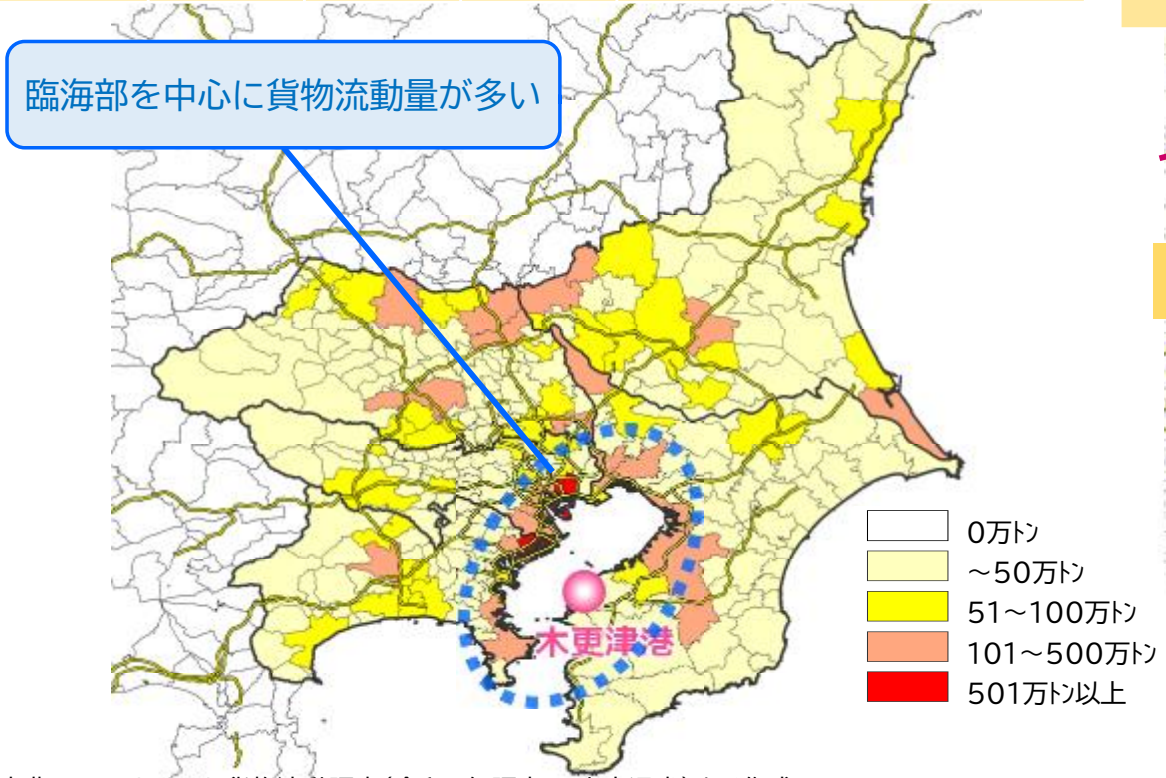
【参考】潜在貨物量需要推計

○木更津港の周辺都県における貨物流動量及び潜在貨物量を全国貨物純流動調査（令和3年調査 国土交通省）、ユニットロード貨物流動調査（令和4年調査 国土交通省）を用いて分析をした。
○貨物流動量は14,143万トン/年、潜在貨物量は1,264万トン/年確認された。潜在貨物量は木更津港の背後圏及び圏央道に隣接する地域における貨物流動量を対象とした。

周辺都県における貨物流動量

単位:万トン

	東京都	神奈川県	埼玉県	千葉県	茨城県	合計
発貨物	1,374	1,857	931	1,068	1,101	6,330
着貨物	1,811	1,915	1,947	1,320	821	7,813
計	3,185	3,772	2,877	2,387	1,922	14,143

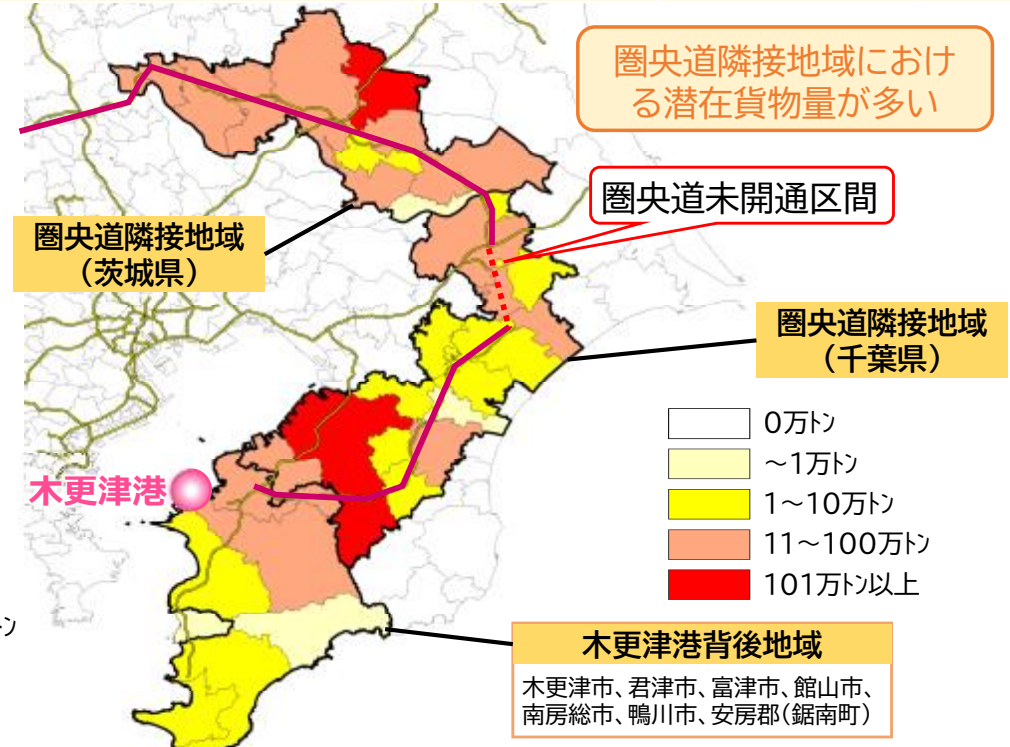


出典:ユニットロード貨物流動調査（令和4年調査 国土交通省）より作成
出典:全国貨物純流動調査（令和3年調査 国土交通省）より作成

木更津港における潜在貨物量

単位:万トン

	木更津港背後地域（千葉県）	圏央道隣接地域（千葉県）	圏央道隣接地域（茨城県）	合計
発貨物	66	456	321	843
着貨物	24	176	220	420
計	91	632	541	1,264



出典:ユニットロード貨物流動調査（令和4年調査 国土交通省）より作成
出典:全国貨物純流動調査（令和3年調査 国土交通省）より作成

3. 木更津港の将来像と基本方針

3.1. 木更津港の特性を踏まえた検討項目の見直し

木更津港における主な課題

1. 物流
①ガット船、自動車輸送船における岸壁スペックの不足
②新規貨物需要に対応する岸壁が不足
③クルーズ船寄港時の物流機能の停止
④新規貨物需要や取扱貨物量増加に対応する用地が不足
⑤富津地区の利用の低迷

2. 観光・交流・アメニティ
①にぎわい空間の形成に向けた小型船収容施設が未整備
②プレジャーボート収容施設が未整備
③国内外大型クルーズ船の受入環境整備が不十分
④大型プレジャーボートの受入機能がない

3. 環境
①次世代エネルギーの利用・受入可能性の検討
②多様な生物が生息する盤洲干潟の保全継続
③豊かな自然環境を有する港湾緑地の活用

4. 安全・安心
①耐震強化岸壁が未整備（南部地区）
②木更津航路における貨物船とプレジャーボートの輻輳
③作業船・官公庁船等の係留場所が点在（早期対応事項）
④放置艇、不法係留艇の収容施設の不足

検討すべき主な項目（【　】は対応する課題）

物流機能の強化、埠頭の利便性向上
・中古自動車の取扱能力の向上【①・③・④・⑤】
・新規貨物需要への対応（RORO、保管施設）【②・④】
・クルーズ船寄港時の物流機能の確保【②・③・④】
・砂利・砂輸送船大型化への対応【①】

にぎわい空間の創出、観光振興
・まちづくりと連携した港湾のにぎわい空間の創出【①】
・マリンレジャーの多様化への対応【②】
・クルーズ船・大型プレジャーボートの受入機能強化【③・④】

カーボンニュートラルへの貢献
・カーボンニュートラルへの対応【①・②・③】
・自然環境と海洋生物多様性の保全【②・③】

大規模自然災害に備えた防災拠点機能の確保
・首都直下型地震への対応【①】
・荒天時の小型船受入先の確保【③】

船舶の航行安全の確保、小型船の適正収容
・港内の航行安全の確保【②】
・小型船舶の適正収容【③・④】

3. 木更津港の将来像と基本方針

3. 2. 木更津港の特性(強み・弱み・新たな要素)

強み (Strengths)

1. 大規模消費地である東京圏に立地、資源・資機材需要が旺盛(エネルギー資源、建設材料等)
2. 京葉工業地帯の一翼を担う千葉県南部地域の経済社会基盤
3. 関東近県における良質な建設用材(砂利・砂)の供給源
4. 首都圏臨海部において土地価格が安価(生産・輸送コストの縮減に寄与)
5. 東京湾口から航行距離が短い
6. 高速道路ICから近接、周辺都県・空港への陸上交通の利便性を有する
7. 潮干狩り、マリーナ等のマリンアクティビティを有する
8. 房総半島の豊かな自然環境と観光資源
9. 市街地と港が近接

弱み (Weaknesses)

1. 非効率な土地利用による用地の逼迫(木更津南部地区)
2. 入港船舶に対する岸壁規模の不足
3. クルーズ船寄港時の物流活動の制限
4. クルーズ船の受入環境が不十分
5. クルーズ船社からの認知度が低い
6. 貨物船とプレジャーボートの輻輳(木更津航路)
7. 港湾施設の老朽化
8. 小型船舶の収容施設が分散

新たな要素 (New elements)

1. 圏央道開通に伴う貨物需要・旅客需要の増加
2. 物流の2024年問題に伴うモーダルシフトの重要性・緊急性の高まり
3. 訪日外国人観光客(インバウンド)の増加
4. パークベイプロジェクトの推進
5. クルーズ船・大型プレジャーボートの寄港回数の増加
6. カーボンニュートラルの重要性・緊急性の高まり
7. 背後地域における研究施設・工業団地・大型商業施設等の立地
8. 自然災害の激甚化・頻発化
9. 情報通信技術の飛躍的な進歩

3. 木更津港の将来像と基本方針

3. 3. 木更津港の目指すべき姿

物流　**検討すべき主な項目（大項目）：物流機能の強化、埠頭の利便性向上**

検討すべき主な項目（小項目）	木更津港の特性	目指すべき姿
中古自動車の取扱能力の向上	【強み_4】土地価格が安価 【強み_6】陸上交通の利便性 【弱み_1】非効率な土地利用 【弱み_2】岸壁規模の不足	首都圏の自動車輸出入拠点を形成し、効率的な中古自動車の輸出、将来的な電気自動車等の輸入など、国民生活に貢献する港
新規貨物需要への対応 （RORO、保管施設）	【強み_4】土地価格が安価 【強み_5】東京湾口から航行距離が短い 【強み_6】陸上交通の利便性 【弱み_1】非効率な土地利用 【新要素_1】圏央道開通 【新要素_2】物流2024年問題 【新要素_7】大型商業施設等の立地 【新要素_9】情報通信技術の進歩	成田空港、羽田空港や圏央道開通による北関東等とのアクセスから、荷主企業から選ばれる港
クルーズ船寄港時の 物流機能の確保	【強み_8】豊かな自然環境と観光資源 【強み_9】市街地と港が近接 【弱み_3】クルーズ船寄港時の物流活動の制限 【弱み_4】クルーズ船の受入環境 【新要素_1】圏央道開通 【新要素_2】物流2024年問題 【新要素_5】クルーズ船・大型プレジャーボートの寄港回数の増加	原材料や製品の海上輸送拠点として安定的な貨物輸送を確保することで、 首都圏の経済活動・産業振興に貢献する港
砂利・砂輸送船大型化への対応	【強み_1】大規模消費地東京圏に立地 【強み_3】砂利・砂の供給源 【弱み_2】岸壁規模の不足 【弱み_7】港湾施設の老朽化	バルク貨物の取扱機能を強化し、 首都圏の経済活動・産業振興に貢献する港

3. 3. 木更津港の目指すべき姿

観光・交流・アメニティ　検討すべき主な項目（大項目）：にぎわい空間の創出、観光振興

検討すべき主な項目（小項目）	木更津港の特性	目指すべき姿
まちづくりと連携した港湾のにぎわい空間の創出	【強み_6】陸上交通の利便性 【強み_7】マリンアクティビティ 【強み_9】市街地と港が近接 【新要素_3】インバウンドの増加 【新要素_4】パークベイプロジェクト	快適な親水空間で住民や国内外の旅行客が憩い、海や緑にやすらぎ、楽しむ港
マリンレジャーの多様化への対応	【強み_7】マリンアクティビティ 【強み_9】市街地と港が近接 【新要素_4】パークベイプロジェクト	
クルーズ船・大型プレジャーボートの受入機能強化	【強み_6】陸上交通の利便性 【強み_8】豊かな自然環境と観光資源 【強み_9】市街地と港が近接 【弱み_4】クルーズ船の受入環境 【弱み_5】クルーズ船社の認知度 【新要素_3】インバウンドの増加 【新要素_5】クルーズ船・大型プレジャーボートの寄港回数の増加 【新要素_7】大型商業施設等の立地	クルーズ船や大型プレジャーボートが寄港することで、木更津を玄関とした房総地域の活性化に貢献する港

3. 3. 木更津港の目指すべき姿

環境　**検討すべき主な項目（大項目）：カーボンニュートラルへの貢献**

検討すべき主な項目（小項目）	木更津港の特性	目指すべき姿
カーボンニュートラルへの対応	【強み_1】大規模消費地東京圏に立地 【強み_2】千葉県南部地域の経済社会基盤 【新要素_6】カーボンニュートラル	次世代エネルギー・クリーンエネルギーの利活用促進により脱炭素社会へ貢献する港
自然環境と海洋生物多様性の保全	【強み_8】豊かな自然環境 【新要素_6】カーボンニュートラル	豊かな自然環境を活かし、生物多様性や温室効果ガスの吸収に貢献する港

3. 3. 木更津港の目指すべき姿

安全・安心 検討すべき主な項目（大項目）：大規模自然災害に備えた防災拠点機能の確保

検討すべき主な項目（小項目）	木更津港の特性	目指すべき姿
首都直下地震への対応	【強み_1】大規模消費地東京圏に立地 【弱み_7】港湾施設の老朽化 【新要素_8】自然災害の激甚化	大規模災害に対する県民の「暮らし」と「仕事」の安全・安心を支える港
荒天時の船舶係留への対応	【弱み_7】港湾施設の老朽化 【新要素_8】自然災害の激甚化	

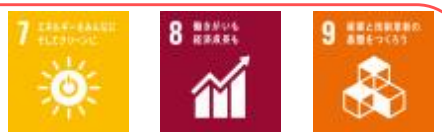
安全・安心 検討すべき主な項目（大項目）：船舶の航行安全の確保、小型船の適正収容

検討すべき主な項目（小項目）	木更津港の特性	目指すべき姿
港内の航行安全の確保	【弱み_6】輻輳	多様な船舶が安全に利用できる港
小型船舶の適正収容	【弱み_7】港湾施設の老朽化 【弱み_8】小型船舶の収容施設が分散	

3. 木更津港の将来像と基本方針

3. 4. 木更津港の将来像

物流



将来像1　県内産業と首都圏の経済活動を支える木更津港

目指すべき姿

- 首都圏の自動車輸出入拠点を形成し、効率的な中古自動車の輸出、将来的な電気自動車等の輸入など、国民生活に貢献する港
- 成田空港、羽田空港や圏央道開通による北関東等とのアクセスから、荷主企業から選ばれる港
- 原材料や製品の海上輸送拠点として安定的な貨物輸送を確保することで、首都圏の経済活動・産業振興に貢献する港
- バルク貨物の取扱機能を強化し、首都圏の経済活動・産業振興に貢献する港

基本方針

①自動車の海上輸送拠点の形成　②RORO貨物の受入拠点の形成
③公共バルク貨物の物流機能向上　④物流活性化のための物流用地の形成

観光・交流・アメニティ

将来像2　ウォーターフロントを活かした国内外の人々で賑わう木更津港

目指すべき姿

- 快適な親水空間で住民や国内外の旅行客が憩い、やすらぎ、楽しむ港
- クルーズ船や大型プレジャーボートが寄港することで、木更津を玄関とした房総地域の活性化に貢献する港

基本方針

① 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
②クルーズ船等の受入拠点の形成

環境

将来像3　自然と調和し脱炭素社会へ貢献する木更津港

目指すべき姿

- 次世代エネルギー・クリーンエネルギーの利活用促進により脱炭素社会へ貢献する港
- 豊かな自然環境を活かし、生物多様性や温室効果ガスの吸収に貢献する港

基本方針

①東京湾内に残された貴重な自然環境の保全
②カーボンニュートラルポートの形成

安全・安心

将来像4　安全・安心な暮らしと経済活動を支える木更津港

目指すべき姿

- 大規模災害に対する県民の「暮らし」と「仕事」の安全・安心を支える港
- 多様な船舶が安全に利用できる港

基本方針

①激甚化する自然災害に備えた防災拠点機能の拡充
②船舶の航行安全の確保
③老朽化した港湾施設の維持管理

3. 木更津港の将来像と基本方針

3. 4. 木更津港の将来像（基本方針別）

3. 4. 木更津港の将来像（基本理念）

【長期構想の基本理念】

4. 空間利用ゾーニングと地区別施策展開

4. 空間利用ゾーニングと地区別施策展開

4.1. 空間利用ゾーニング（木更津港全体）

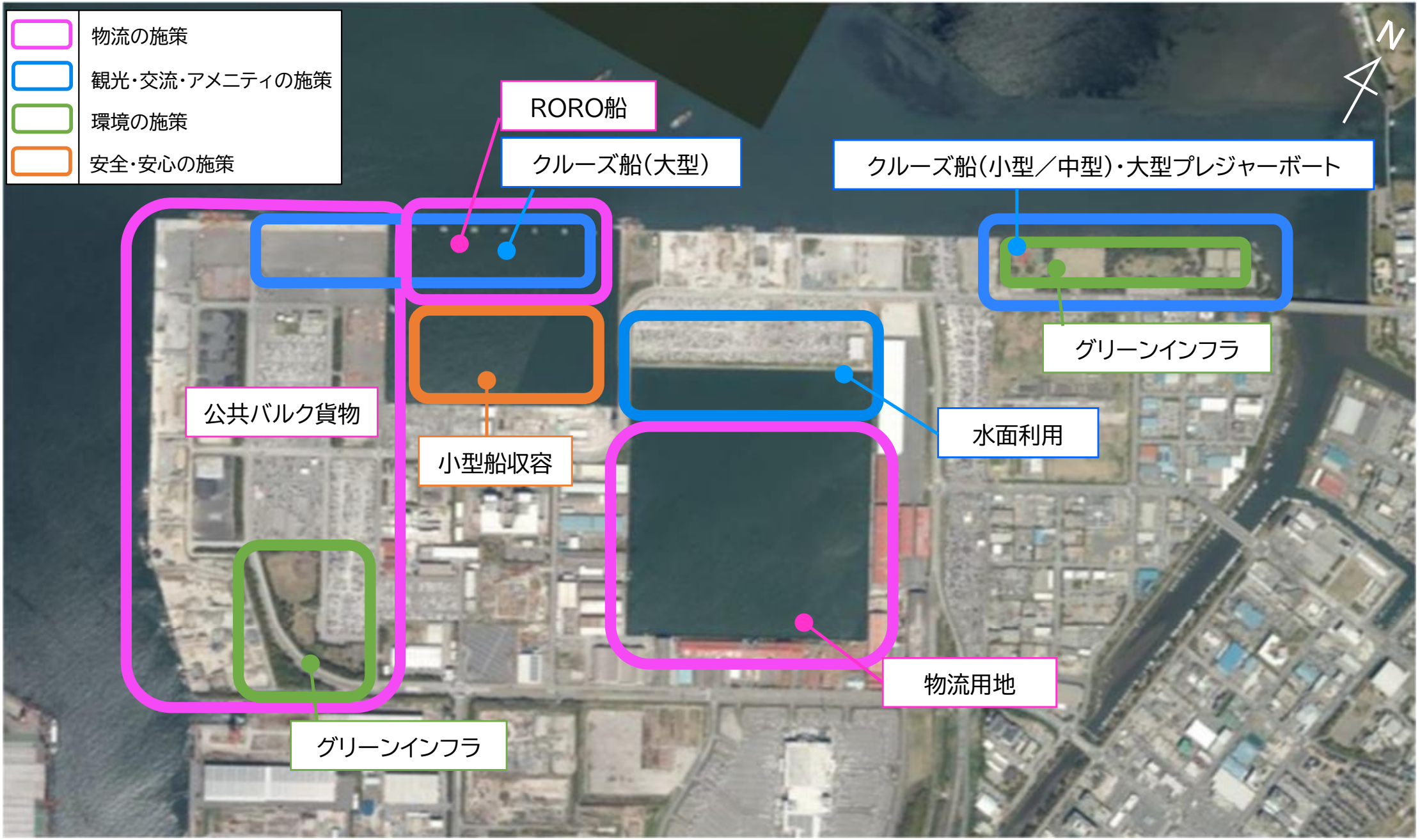
4. 空間利用ゾーニングと地区別施策展開

4. 2. 地区別施策展開(吾妻地区・江川地区)緑地・交流拠点ゾーン／環境保全ゾーン

	観光・交流・アメニティの施策
	環境の施策
	安全・安心の施策

4. 空間利用ゾーニングと地区別施策展開

4. 2. 地区別施策展開(木更津南部地区) 物流関連ゾーン／緑地・交流拠点ゾーン／都市機能ゾーン

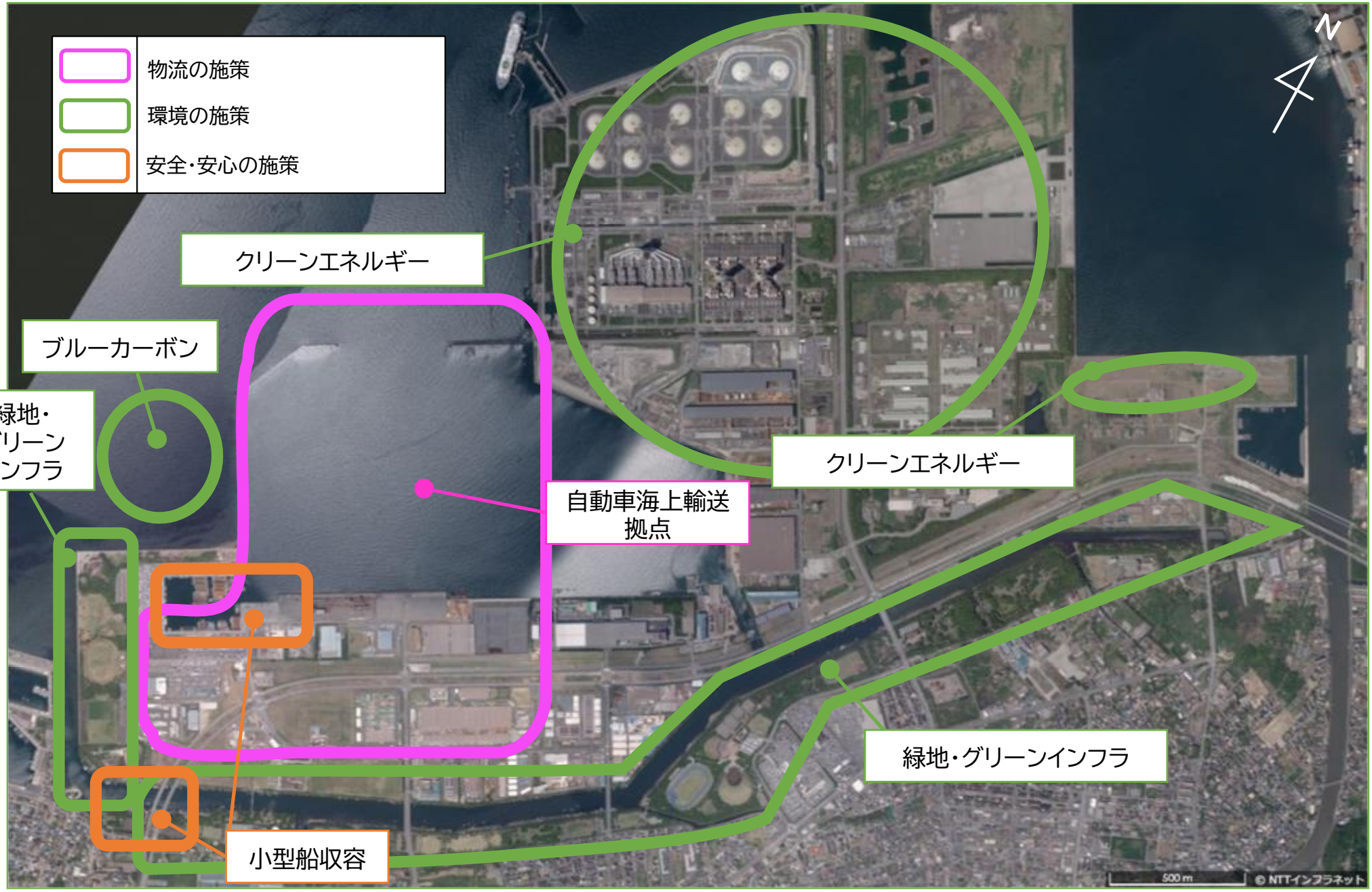


4. 空間利用ゾーニングと地区別施策展開

4. 2. 地区別施策展開(君津地区)生産拠点ゾーン

4. 空間利用ゾーニングと地区別施策展開

4. 2. 地区別施策展開(富津地区)物流関連ゾーン／緑地・交流拠点ゾーン／生産拠点ゾーン／エネルギー関連ゾーン



5. 木更津港の取組施策

5. 木更津港の取組施策

機能	将来像	基本方針	取組施策	地区名
物流	県内産業と首都圏の経済活動を支える木更津港	①自動車の海上輸送拠点の形成	①-1:大型自動車専用船に対応した岸壁整備及び埠頭用地の確保 ①-2:先進技術を活用した自動車の荷役効率化	富津地区
		②RORO貨物の受入拠点の形成	②-1:RORO船に対応した岸壁の整備 ②-2:情報通信技術を活用した機能高度化(DX)	木更津南部地区
		③公共バルク貨物の物流機能向上	③-1:大型化するガット船へ対応するための岸壁増深	木更津南部地区
		④物流活性化のための物流用地の形成	④-1:物流施設の新設に向けた保管・流通施設用地の確保	木更津南部地区
観光・交流・アメニティ	ウォーターフロントを活かした国内外の人々で賑わう木更津港	①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	①-1:吾妻地区のにぎわい空間に必要な用地の拡充 ①-2:多様なマリンレジャーを複合した親水拠点の形成 ①-3:緑地を活用した住民の憩い空間の形成	吾妻地区 富津地区
		②クルーズ船の受入拠点の形成	②-1:クルーズ船・大型プレジャーボート専用岸壁の整備 ②-2:旅客の人流・交流の活性化	木更津南部地区
環境	自然と調和し脱炭素社会へ貢献する木更津港	①東京湾内に残された貴重な自然環境の保全	①-1:盤洲干潟の保全	吾妻地区
		②カーボンニュートラルポートの形成	②-1: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 ②-2:グリーンインフラ、ブルーカーボンの維持・拡大	全地区
安全・安心	安全・安心な暮らしと経済活動を支える木更津港	①激甚化する自然災害に備えた防災拠点機能の拡充	①-1:大規模地震に備えた耐震強化岸壁の整備	木更津南部地区
		②船舶の航行安全の確保	②-1:物流活動に配慮した小型船の適正収容 ②-2:安全な航路水域を確保するための維持浚渫の実施	全地区
		③老朽化した港湾施設の維持管理	③-1:港湾施設の長寿命化対策	全地区

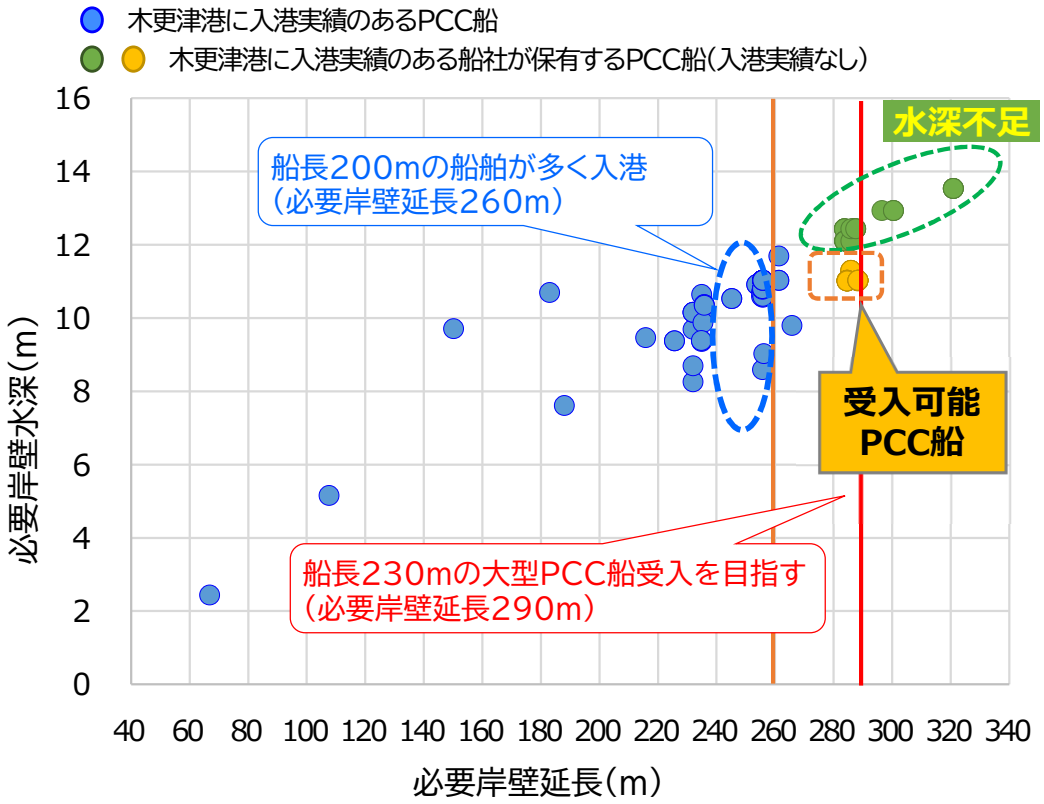
5. 木更津港の取組施策

【物流】基本方針①：自動車の海上輸送拠点の形成

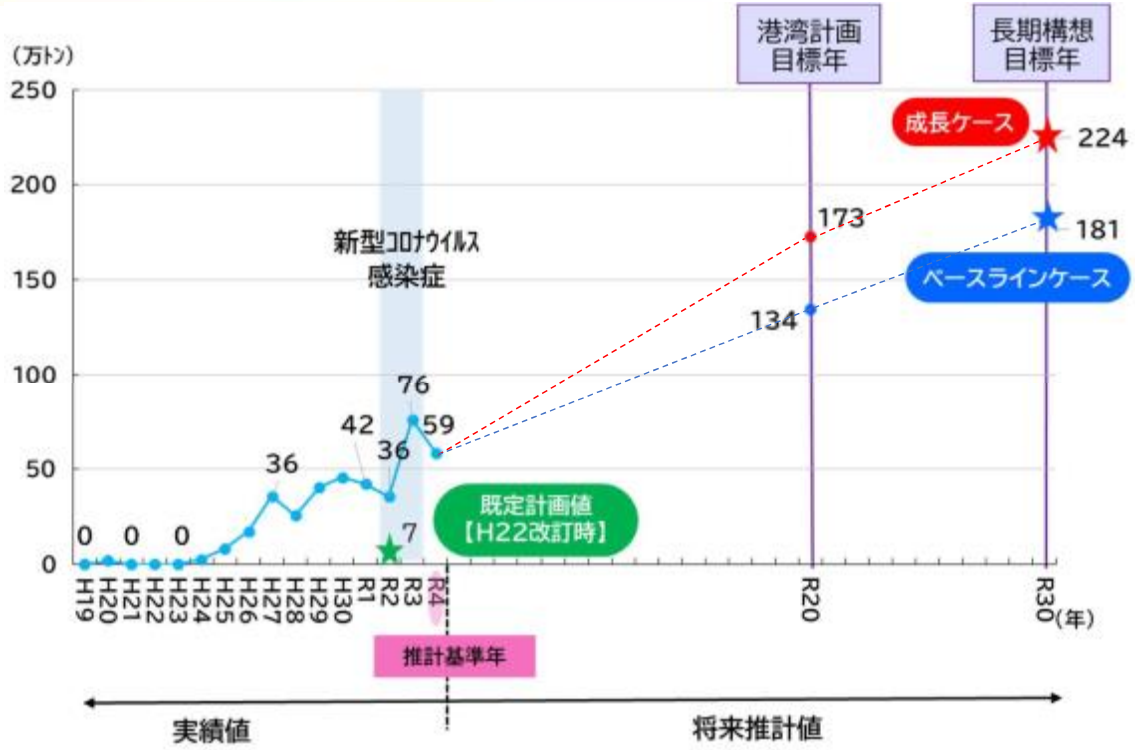
施策①-1：大型自動車専用船に対応した岸壁整理及び埠頭用地の確保

○木更津港に入港するPCC船は、入港制限及び岸壁延長の不足により全長200m以上の船舶は入港出来ない。一方、入港している船社が保有するPCC船は200mを超えるスペックも存在している。
○完成自動車の将来推計では、今後も貨物量が増加することが見込まれ、PCC船の大型化対応が必要である。
○木更津港で、入港制限の緩和及び全長230mの大型PCC船の受入を目指していく。

木更津港入港PCC船の船型分布及び全長200m超の外航PCC船の船型分布



完成自動車取扱貨物量の推移と将来推計



5. 木更津港の取組施策

【物流】基本方針①：自動車の海上輸送拠点の形成

施策①-1：大型自動車専用船に対応した岸壁整理及び埠頭用地の確保

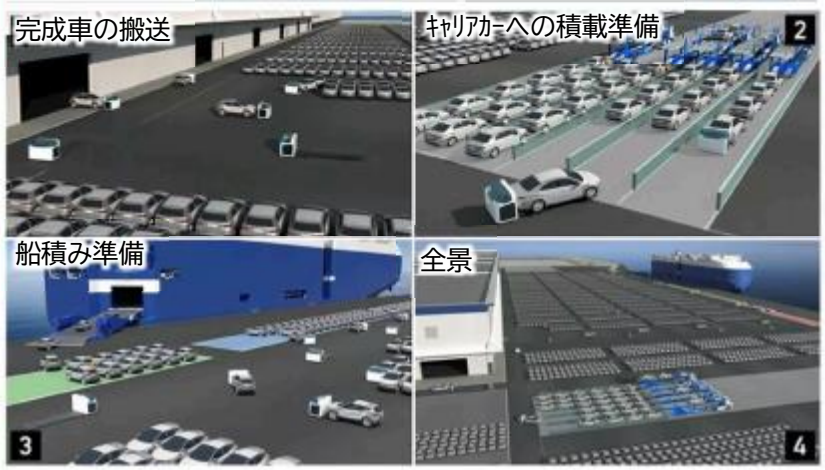
○現在、完成自動車の取扱は木更津南部地区で行っているが、貨物量の増加（ストックヤード確保）、港の機能配置を考慮し、将来的に富津地区への機能集約を図る。
○富津地区に完成自動車の取扱機能を配置することで、十分なストックヤードの確保、港内及び他港への横持ち輸送の解消を図り、自動車の海上輸送拠点の形成を目指していく。

5. 木更津港の取組施策

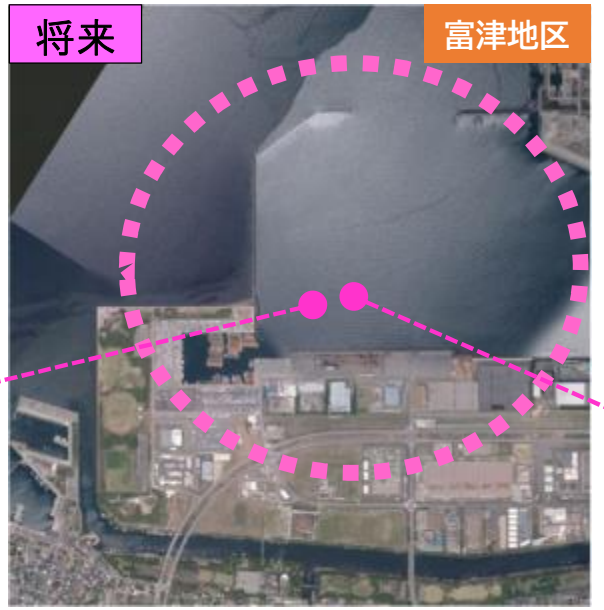
【物流】基本方針①：自動車の海上輸送拠点の形成

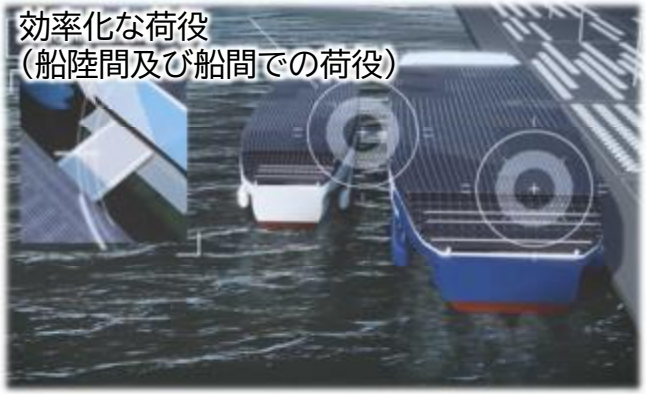
施策①-2：先進技術を活用した自動車の荷役効率化

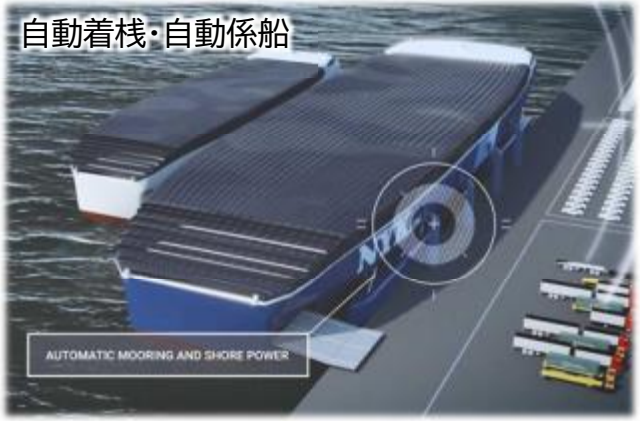
〇完成自動車の荷役では、自動搬送等の技術開発が進められており、実証実験が行われている。
〇自動車専用船（PCC船）においては、荷役効率化（陸上及び船舶との同時荷役）や自動係船等の技術開発が進められている。
〇完成自動車の自動搬送や自動係船等の先進技術を活用することで、高規格な自動車の海上輸送拠点の形成を目指していく。



出典：三菱重工グループWebページ
（https://www.mhi.com/jp/news/21102702.html）







出典：NYK スーパーエコシップ 2050
（日本郵船 https://www.nyk.com/esg/envi/ecoship/）

4. 木更津港の取組施策

【物流】基本方針②：RORO貨物の受入拠点の形成

施策②-1：RORO船に対応した岸壁の整備

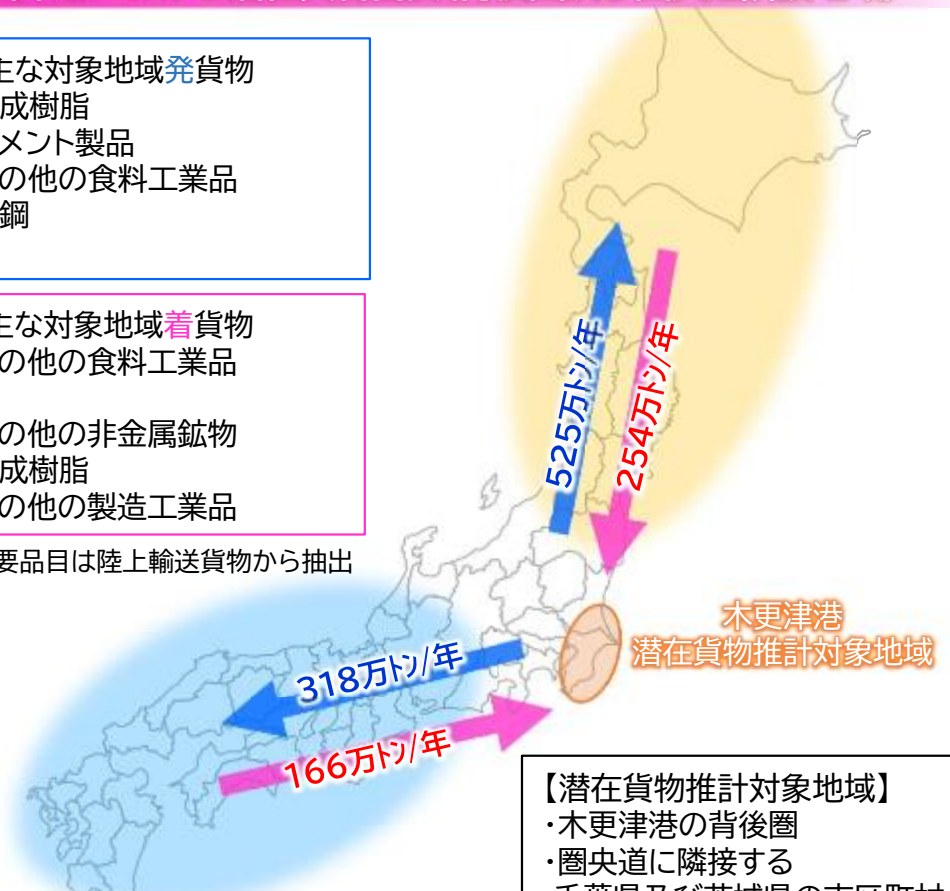
○木更津港の潜在貨物需要は、合成樹脂、セメント製品、鉄鋼等が占める割合が高く、東北方面は約779万トン/年（うちRORO貨物39万トン/年）、西日本方面は約484万トン/年（うちRORO貨物46万トン/年）の潜在貨物需要が確認された。
○RORO船の新規航路の確立または、東京湾内の定期航路へ組み込まれることを目指していく。

木更津港における潜在貨物需要（背後圏及び圏央道隣接地域）

■主な対象地域発貨物
・合成樹脂
・セメント製品
・その他の食料工業品
・鉄鋼
・紙

■主な対象地域着貨物
・その他の食料工業品
・紙
・その他の非金属鉱物
・合成樹脂
・その他の製造工業品

※主要品目は陸上輸送貨物から抽出



【潜在貨物推計対象地域】
・木更津港の背後圏
・圏央道に隣接する
千葉県及び茨城県の市区町村

注：潜在貨物量は発着地不明貨物を除く
出典：ユニットロード貨物流動調査（令和4年調査 国土交通省）より作成
出典：全国貨物純流動調査（令和3年調査 国土交通省）より作成

潜在貨物の転換イメージ

5. 木更津港の取組施策

【物流】基本方針②：RORO貨物の受入拠点の形成

施策②-1：RORO船に対応した岸壁の整備

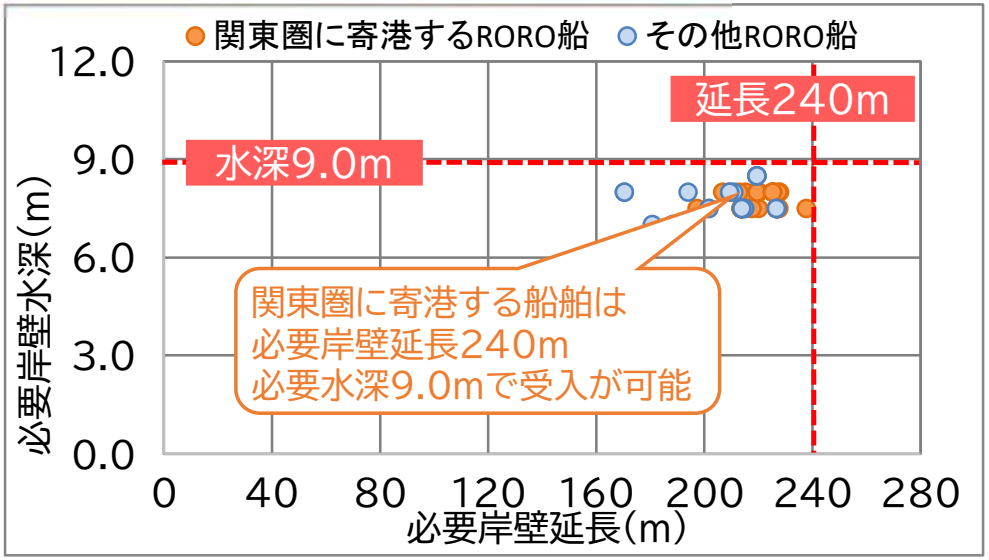
○全国のRORO船は、2020年までの30年間で2.6倍（総トン数）に大型化しており、今後の大型化の動向や船舶特性を考慮した岸壁を検討する必要がある。
○木更津南部地区のH岸壁に隣接する形でRORO船に対応した新規バースを検討していく。

RORO船の大型化動向

項目	1990年	2000年	2010年	2020年	伸び率（1990年⇒2020年）
総トン数	4,300トン	5,400トン	8,100トン	11,000トン	**約2.6倍**
積載トン数	3,900トン	4,500トン	5,200トン	6,100トン	**約1.6倍**
シャーシ積載台数	50台	59台	100台	133台	**約2.7倍**
船長	120m	130m	150m	160m	**約1.3倍**
満載喫水	5.8m	6.2m	6.6m	6.8m	**約1.2倍**
船幅	19.0m	20.5m	26.4m	28.2m	**約1.5倍**

出典：次世代高規格ユニットロードターミナル検討会中間とりまとめ（令和5年6月次世代高規格ユニットロードターミナル検討会）

国内に就航しているRORO船の岸壁規格



出典：海上定期便ガイド、日本国内航海距離表より作成

5. 木更津港の取組施策

【物流】基本方針②：RORO貨物の受入拠点の形成

施策②-2：情報通信技術を活用した機能高度化（DX）

○RORO船によるシームレスな輸送の効率性向上のため、船舶自動運行や自動離着岸装置の導入、GPS等情報システムの活用など、情報通信技術を活用した機能高度化を目指していく。

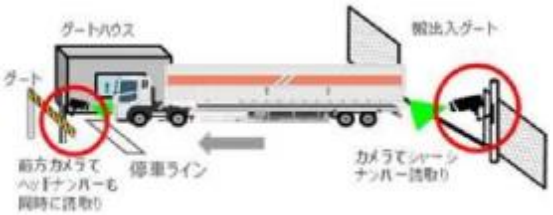
出典：港湾の中長期政策「PORT 2030」の概要（平成30年7月 国土交通省港湾局）

自動運航船（イメージ）

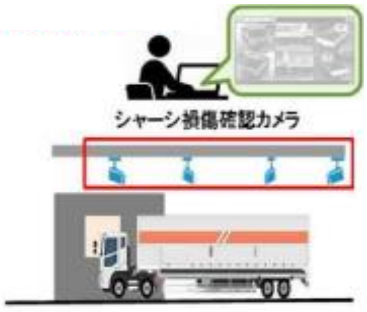
出典：自動運航船に関する現状等（国土交通省 海事局平成29年12月）

ナンバー読取みりによるシャーシ出入り管理（イメージ）

ナンバーの自動読み取りを行い、予約等された貨物であることを自動確認



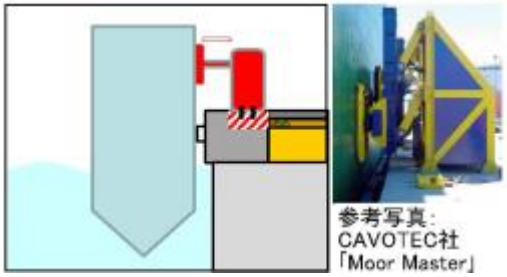
リモートによるシャーシ損傷確認（イメージ）



センサー設置方式によるシャーシ位置管理（イメージ）

自動係留装置（イメージ）

係留時、自動係留装置が船体に吸着して船体動揺を抑制



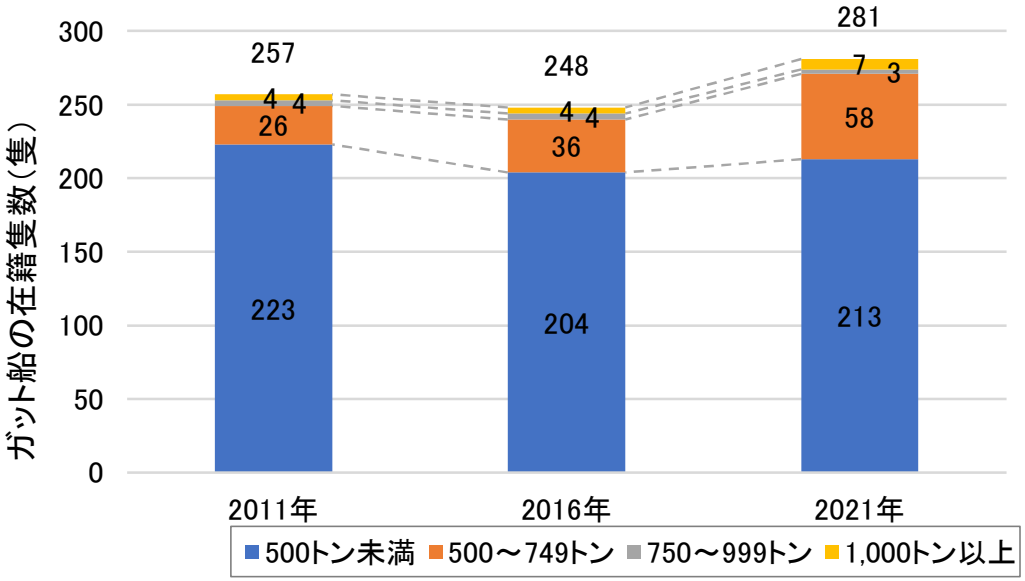
出典：北陸地方整備局における高規格ユニットロードターミナル要素技術の検討（令和5年2月2日 国土交通省北陸地方整備局）

5. 木更津港の取組施策

【物流】基本方針③：公共バルク貨物の物流機能向上

施策③-1：大型化するガット船へ対応するための岸壁増深

○2011年から2021年にかけて500GTを超えるガット船が増加傾向にあり、2011年の34隻から2倍の68隻まで増加している。
○平均値で見ると、総トン数では+13.9%、満載喫水では+6.2%の伸び率となっており、水深4.5mでは受け入れられないガット船が増加している傾向にある。
○利用者からは、砂利・砂の取扱能力強化のために、既定計画で位置づけられた岸壁増深に関する要請が挙げられている。



項目	2011年（平均値）	2021年（平均値）	伸び率（2011年比）
総トン数	494トン	560トン	+13.9%
重量トン数	1,231トン	1,581トン	+30.0%
全長	61.9m	66.1m	+6.9%
船幅	12.4m	13.0m	+5.1%
満載喫水	4.0m	4.3m	+6.2%

出典：日本船舶明細書より作成

5. 木更津港の取組施策

【物流】基本方針④：物流活性化のための物流用地の形成

施策④-1：物流施設の新設に向けた保管・流通施設用地の確保

○多様化・高度化する物流需要や将来的な圏央道の開通による新規貨物需要の見込みへ対応するため、木更津南部地区の水面貯木場を埋立てることで、保管・流通施設用地の確保を目指していく。貯木場は周辺からの排水流末となっているため、一部水面として残す。
○水面貯木場の一部水面として残すことで、海洋性レクリエーションを行える水域として活用する。

5. 木更津港の取組施策

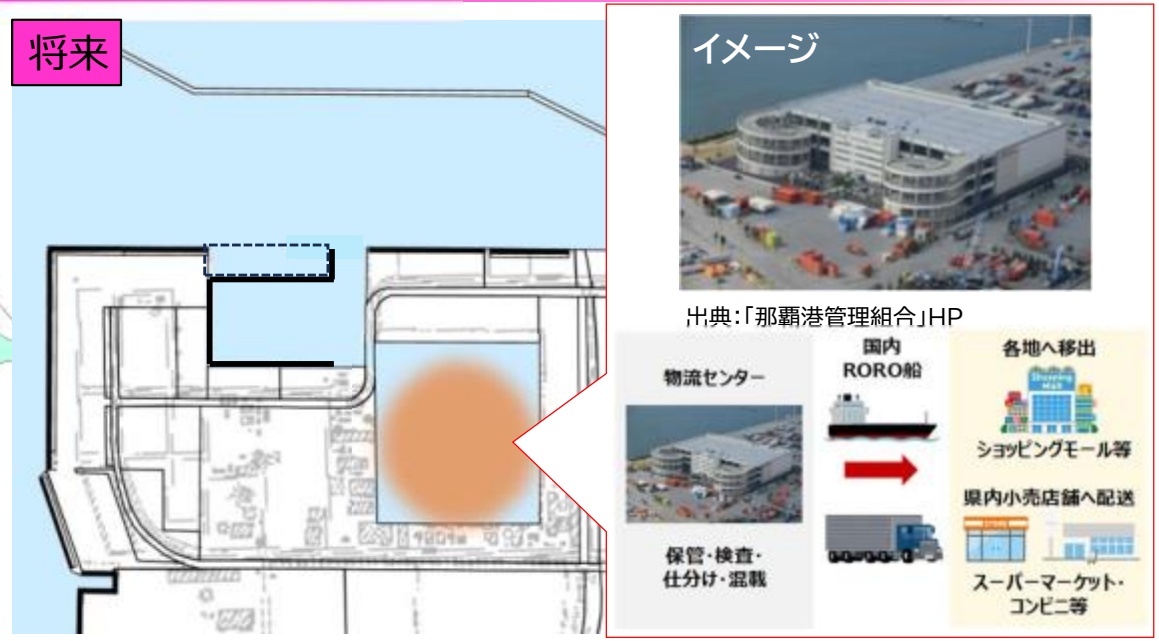
【物流】基本方針④：物流活性化のための物流用地の形成

施策④-1：物流施設の新設に向けた保管・流通施設用地の確保

○港湾貨物や木更津港周辺地域からの貨物を集荷・保管して、背後地域（商業施設等）に配送する機能を持った保管・流通施設用地を検討する。
○RORO貨物への対応を想定した、小口貨物積替施設やリーファープラグ配置を検討する。

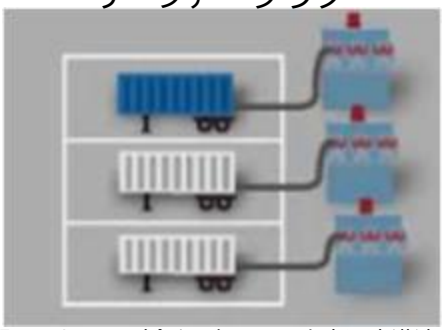
貨物の集荷・配送イメージ

貨物の集荷・配送イメージ



小口貨物積替施設

リーファープラグ



出典：「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会中間とりまとめ」（令和5年6月国土交通省港湾局計画課）

5. 木更津港の取組施策

【観光・交流・アメニティ】基本方針①：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

施策①-1：吾妻地区のにぎわい空間に必要な用地の拡充

○既定計画（緑地、交流厚生用地）の早期実現を図り、マルシェやまつり時の集客、遊覧船など、これまで以上に吾妻地区におけるにぎわい空間の創出を目指していく。また、にぎわい空間を繋ぐ水陸両用バスやモビリティーを充実させ、住民や観光客のアクセス性の向上を図る。

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

出典：まちなかウォーカブル推進プログラム（国土交通省）

5. 木更津港の取組施策

【観光・交流・アメニティ】基本方針①：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

施策①-2：多様なマリンレジャーを複合した親水拠点の形成

○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していく。
○マリンレジャーの拠点化にあたっては、各地区全体として良好な景観を創出し、利用者のみならず、住民、観光客が憩える親水拠点の形成を目指していく。

5. 木更津港の取組施策

【観光・交流・アメニティ】基本方針①：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.

施策①-3：緑地を活用した住民の憩い空間の形成

○緑地内におけるイベント活動の充実、休憩所や飲食店の整備を進めることで、住民の満足度・幸福度を高めていく。
○地域住民と共に、緑地内の植栽、定期的な清掃活動を行うことで、一体的な景観及び環境の維持・向上を目指していく。

出典：港湾分野における官民連携の推進（令和5年3月国土交通省港湾局産業港湾課）より作成

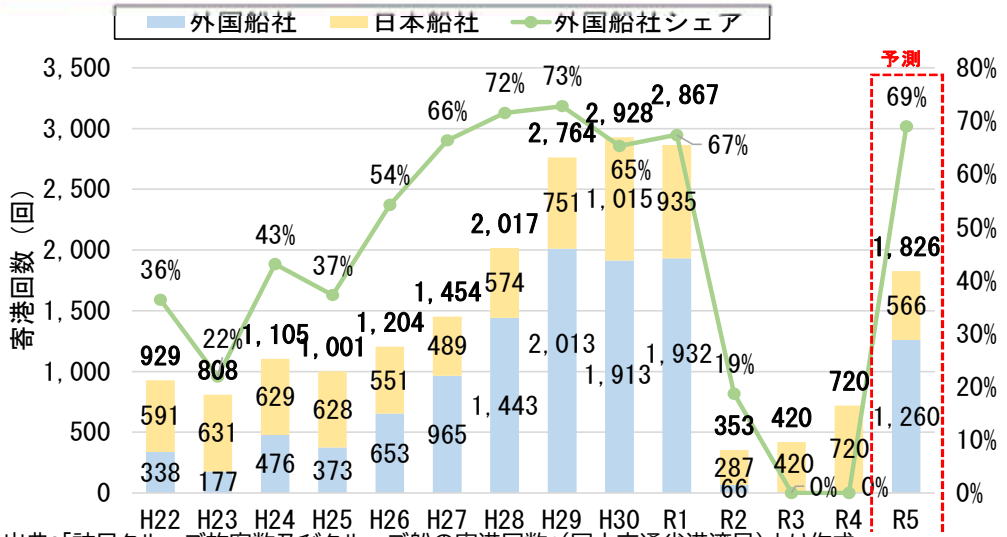
5. 木更津港の取組施策

【観光・交流・アメニティ】基本方針②：クルーズ船の受入拠点の形成

施策②-1：クルーズ船・大型プレジャーボート専用岸壁の整備

○国内のクルーズ船寄港回数は回復の傾向にあり、木更津港においても日本船の寄港回数の増加並びに外国船の初寄港を目指していく。また、近年、世界的に大型プレジャーボートの隻数が増加しており、国内では寄港1回あたり約300～4,500万円の支出実績が確認され、寄港による経済効果が期待されている。
○クルーズ船及び大型プレジャーボートの専用岸壁の整備を行うことでクルーズ船の受入拠点の形成を目指していく。

国内におけるクルーズ船寄港動向及び目標値



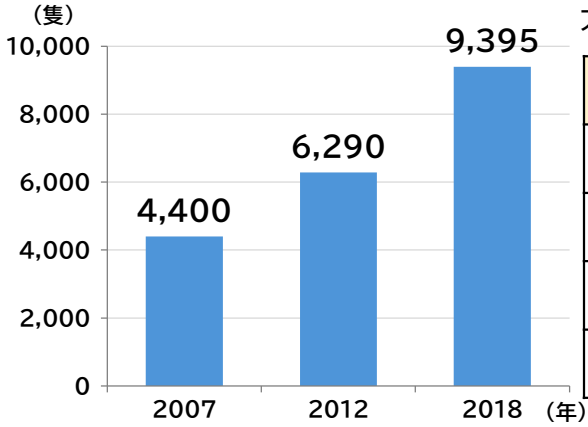
出典：「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数」（国土交通省港湾局）より作成
出典：「クルーズの最近の動向について」（国土交通省港湾局）より作成

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）

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

大型プレジャーボートの動向



大型プレジャーボートの隻数の動向（世界）

大型プレジャーボートの支出実績（国内）

全長	滞在期間	国内支出実績
54.4m	3日	約340万円
40.2m	10日	約1,500万円
54.0m	22日	約2,500万円
91.5m	30日	約4,500万円

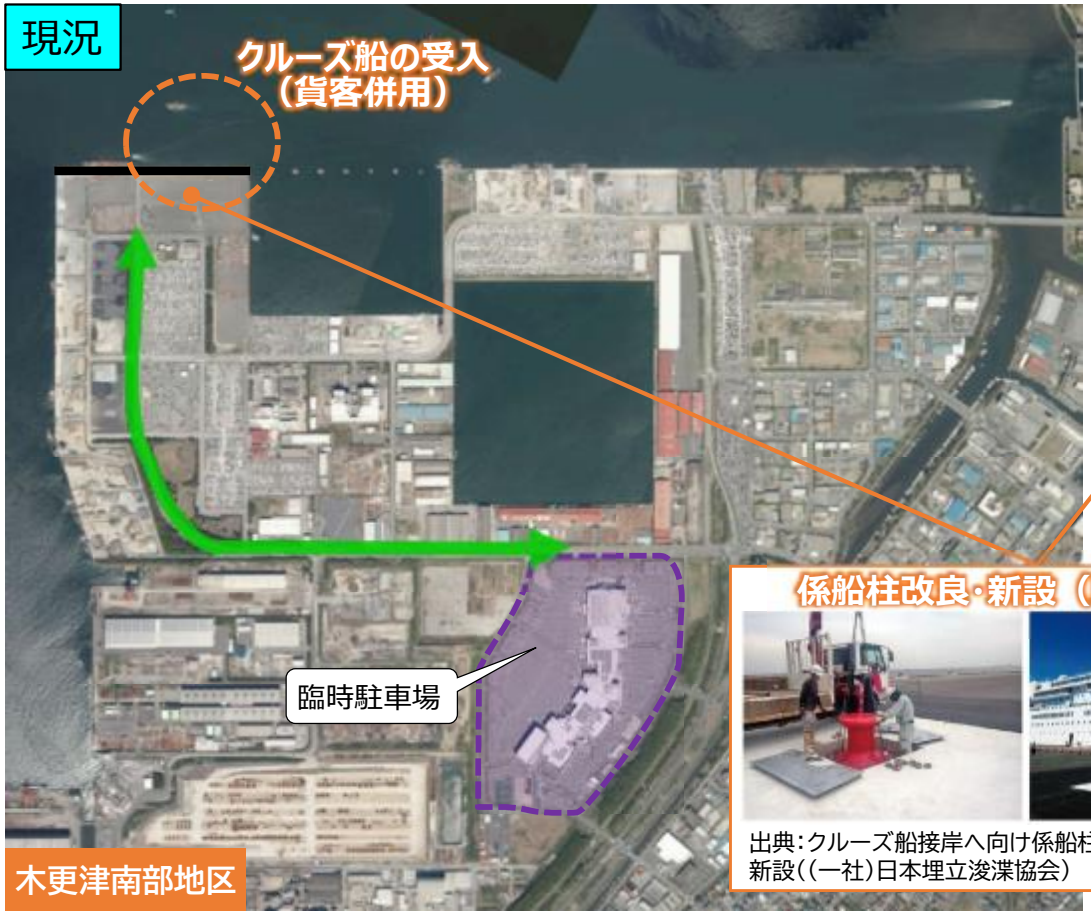
出典：クルーズの最近の動向について（国土交通省港湾局）より作成

5. 木更津港の取組施策

【観光・交流・アメニティ】基本方針②：クルーズ船の受入拠点の形成

施策②-1：クルーズ船・大型プレジャーボート専用岸壁の整備

○現在のクルーズ船の受入は、貨物船とのバース調整が必要であり、クルーズ専用岸壁の整備が要請されている。
○将来のクルーズ船の受入では、大型船は既存岸壁を活用しつつ、バース調整に応じてRORO船対応の新規バースにて受入を行う。小型・中型船及び大型プレジャーボートは、潮浜埠頭及び潮浜公園のエリアに専用岸壁を整理することで受入拠点の形成を目指していく。



5. 木更津港の取組施策

【観光・交流・アメニティ】基本方針②：クルーズ船の受入拠点の形成

施策②-2：旅客の人流・交流の活性化

○空港からのアクセス性を活かしたフライ＆クルーズの誘致、並びにクルーズ船旅客が背後地に滞在する仕組みづくりを検討していく。空港及び背後地、観光地へ満足な移動ができるよう駐車場の整備を進める。
○グリーンスローモビリティーや水陸両用バスなどを活用することで、吾妻地区並びに木更津駅方面へのアクセス及び回遊性を向上させ、木更津港周辺における人流・交流の活性化を目指していく。

5. 木更津港の取組施策

【環境】 基本方針①：東京湾内に残された貴重な自然環境の保全

施策①-1：盤洲干潟の保全

○盤洲干潟は、多種多様な生物・植物が生息する東京湾内に残る数少ない広大な干潟のため、生物多様性の観点から将来的にも自然環境を保全していくことが重要なエリアであり、地域が中心となり干潟清掃などの保全活動が行われている。
○潮干狩りを中心とした観光資源としても活用される他、近年では環境教育やエコツーリズムの普及により、多目的な利用にも期待が高まっている。気候変動による干潟消失にリスクが高まることから、地域一体となった干潟の保全活動を推進していく。

※国のレッドデータリストに掲載

写真出典：盤洲干潟をまもる会HP

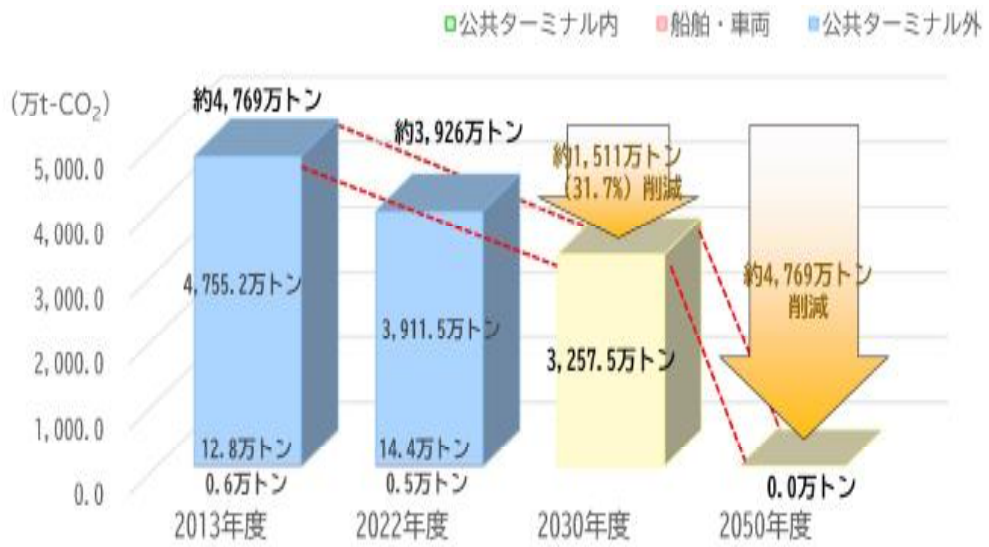
5. 木更津港の取組施策

【環境】 基本方針②：カーボンニュートラルポートの形成

施策②-1：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

○千葉港・木更津港の港湾脱炭素化推進協議会では、CO2排出量を2030年までに2013年度比で31.7%削減、2050年までにカーボンニュートラルポートの実現に向け、背後立地企業の燃料転換やクリーンエネルギーの活用等の脱炭素化に向けた取組が示されている。
○クリーンエネルギーとしては、水素等の活用が有力視されるが大規模な水素の供給に向けては海外からの輸入を可能とする港湾を中心とした受入環境の整備が必要となる。
○千葉港・木更津港港湾脱炭素化推進協議会で今後挙げられる意見を踏まえ、木更津港の背後立地企業の脱炭素化に向けた取組を支援することで、木更津港におけるカーボンニュートラルポート形成を目指していく。

【千葉港・木更津港のCO2排出量削減目標】

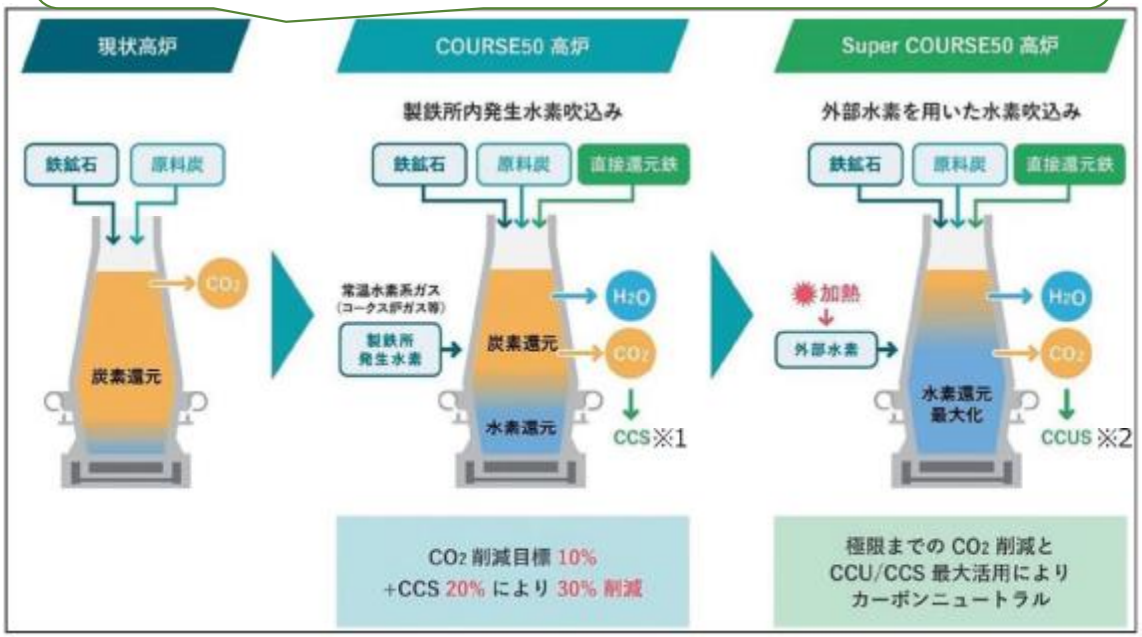


出典：第2回千葉港・木更津港港湾脱炭素推進協議会資料

千葉港・木更津港港湾脱炭素化推進計画と連携

【脱炭素化に向けた取組事例(Super COURSE50)】

[開発中の技術：日本製鉄(株)東日本製鉄所君津地区]
製鉄所内で発生した水素を利用しつつ、外部から調達した水素も利用し、CO2排出低減を目指す。2022年5月から試験高炉で実施中。



出典：鐵鋼業におけるCO2削減のチャレンジ(水素製鐵コンソーシアム)
千葉県カーボンニュートラル推進方針(令和5年3月)

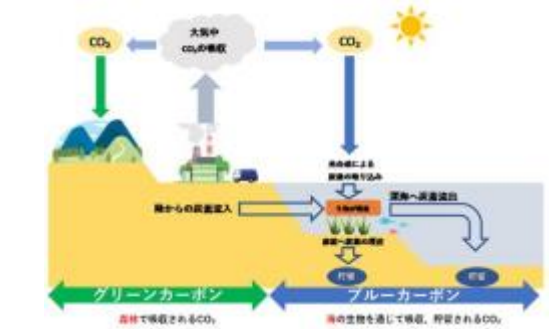
5. 木更津港の取組施策

【環境】 基本方針②：カーボンニュートラルポートの形成

施策②-2：グリーンインフラ、ブルーカーボンの維持・拡大

○木更津港のカーボンニュートラルポート実現を目指し、港内に存在する港湾緑地（グリーンインフラ）や干潟（ブルーカーボン）などの自然環境を保全し、CO2吸収源対策を進めていくことが重要である。
○盤洲干潟や公共用地（緩衝緑地）などの木更津港に存在する自然環境を保全するため、地域住民や背後立地企業の参加型で保全活動を推進していく。

「グリーンカーボン」・「ブルーカーボン」の概要



出典：藻場を活用したカーボンニュートラル促進事業_五島市HP

公共用地の緑地保全活動

出典：企業のみどりの保全・創出に関する取組み_国土交通省 都市局 公園緑地・景観課HP

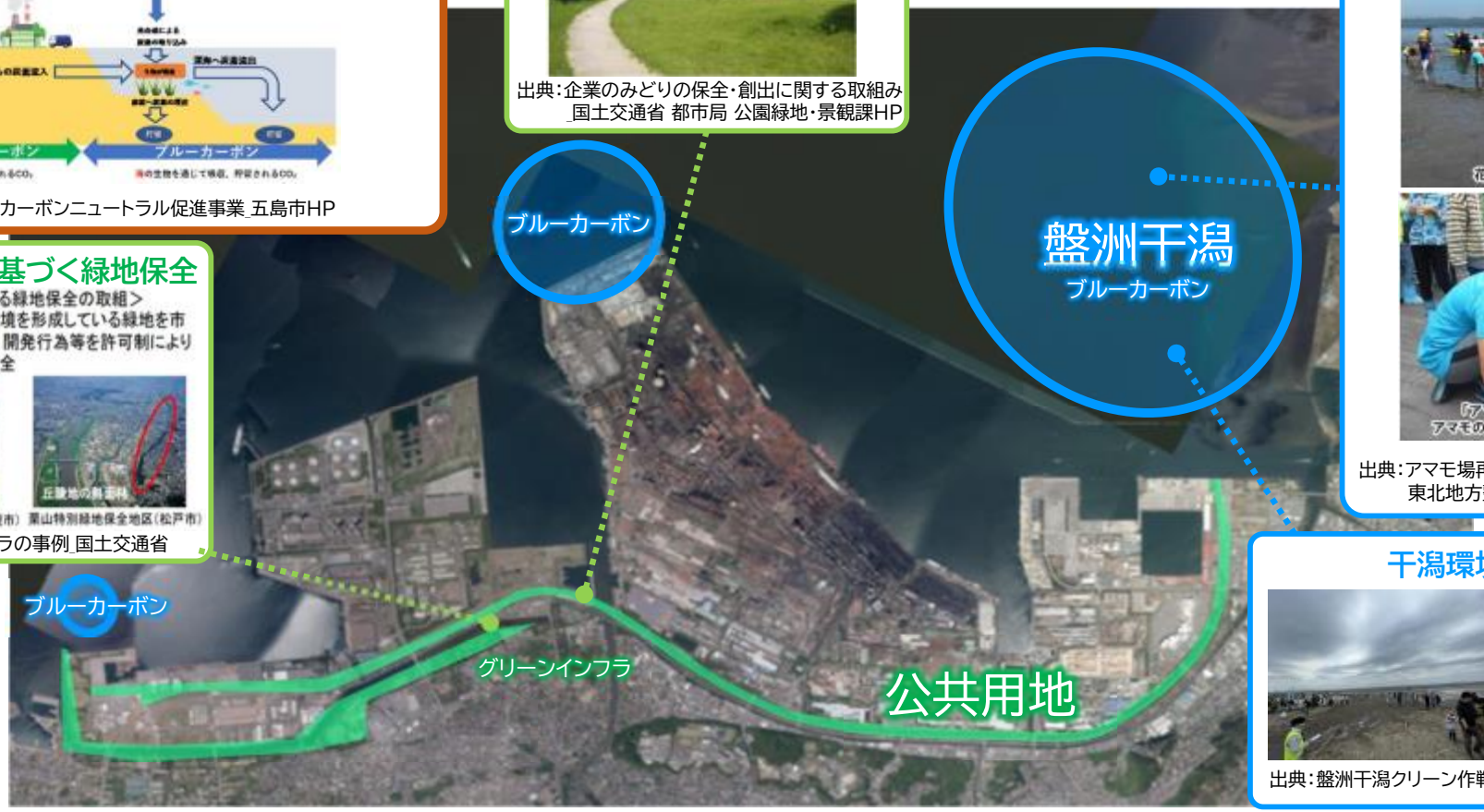
都市緑地法に基づく緑地保全

＜特別緑地保存地区による緑地保全の取組＞
・都市の良好な自然的環境を形成している緑地を市町村が都市計画に定め、開発行為等を許可制により規制し、現状凍結的に保全

名古屋城特別緑地保全地区（名古屋市）

黒山特別緑地保全地区（松戸市）

出典：グリーンインフラの事例_国土交通省



ブルーインカーボン生態系の再生・保全

出典：アマモ場再生活動への取組_国土交通省
東北地方整備局 塩釜港湾・空港整備事務所HP

干潟環境整備・保全

出典：盤洲干潟クリーン作戦（木更津市）

5. 木更津港の取組施策

【安全・安心】 基本方針①：激甚化する自然災害に備えた防災拠点機能の拡充

施策①-1：大規模地震に備えた耐震強化岸壁の整備

○東日本大震災では、フェリー、RORO船の活用による緊急車両、支援物資、人員の輸送並びに炊き出し、入浴施設及び宿泊施設の提供等が行われた。その他の機能として、医療継続や救護所の提供、通信機能の活用・強化、陸上側施設への電力供給などがあり、災害時にこれらの船舶の入港に対応できる耐震強化岸壁の整備が重要である。

過去の災害時におけるRORO船やフェリーによる災害支援

車両・物資・人員の輸送

東日本大震災では、沖待ち等を行っていたフェリー、RORO船等を利用して、北海道から自衛隊、消防等が被災地へ救援に向かった。

フェリーによる自衛隊の輸送

海上保安庁の巡視船による緊急物資支援

車両の円滑な下船

フェリーは船内で休息でき
現地で直ちに活動可能

出典：耐震強化岸壁について（平成24年3月国土交通省港湾局）

食事・入浴等の被災者支援

能登半島地震では、被災者支援として「はくおう」による入浴支援が行われている。

出典：防衛省X（https://twitter.com/ModJapansaigai/status/1747494320608026916）
はくおうによる被災者支援の様子

はくおうの入浴施設

出典：国土交通省中部地方整備局
清龍丸による食事支援

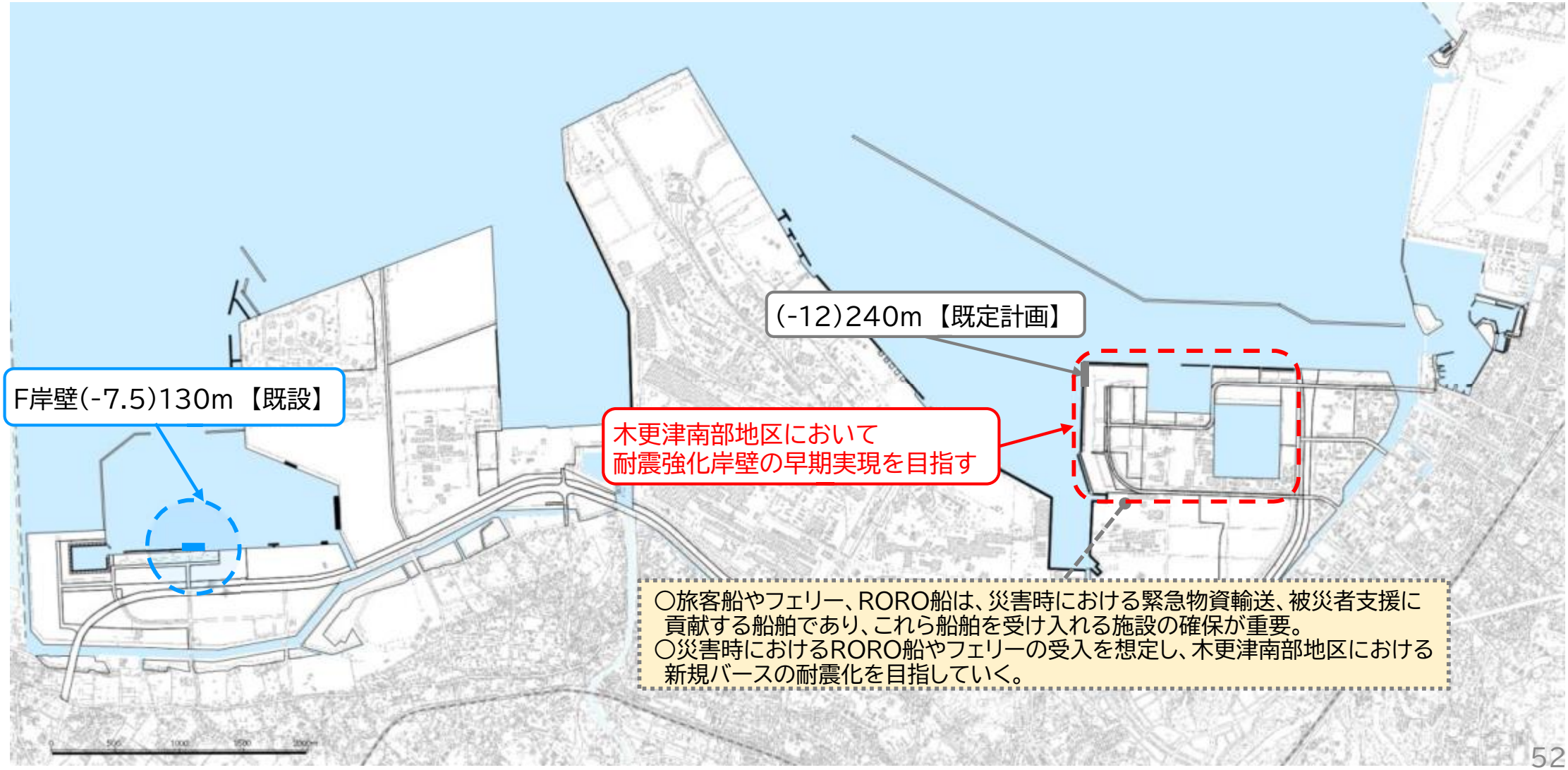
出典：令和5年度災害医療における民間船舶を活用した実証訓練について（内閣官房船舶活用医療推進本部設立準備室）
船舶による医療提供イメージ

5. 木更津港の取組施策

【安全・安心】 基本方針①：激甚化する自然災害に備えた防災拠点機能の拡充

施策①-1：大規模地震に備えた耐震強化岸壁の整備

○切迫する大規模地震等への対策では、背後圏への緊急物資輸送の拠点として、耐震強化岸壁の早期整備が重要である。
　木更津港の耐震強化岸壁整備計画は、緊急物資輸送用2B(うち1B既設)が計画されている。
○木更津南部地区において耐震強化岸壁の早期実現を目指していく。



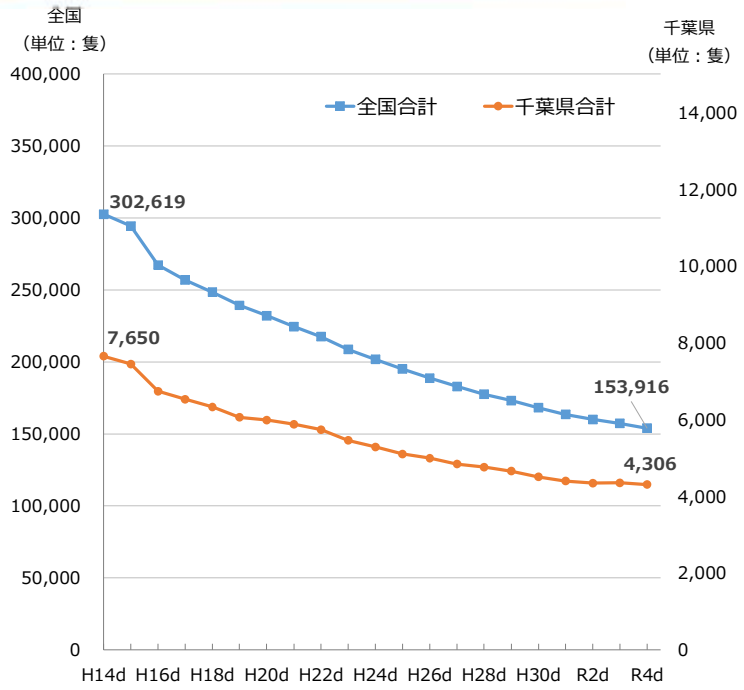
5. 木更津港の取組施策

【安全・安心】 基本方針②：船舶の航行安全の確保

施策②-1：物流活動に配慮した小型船の適正収容

○木更津港内全体では690隻のプレジャーボートが存在し、そのうち417隻は許可艇である（令和4年10月調査結果）。
○プレジャーボートの在籍隻数は全国・千葉県共に減少傾向にあり、県内の在籍隻数は約4千隻と約20年間で半数まで減少している。
○確認されている273隻の放置艇の適正収容を図るため、既定計画である「吾妻船だまり、潮浜船だまり、新富船だまり」の整備を進める。また、受入余力のある民間マリーナへの収容を促していく。
○木更津航路におけるプレジャーボートと貨物船の輻輳については、航路利用の棲み分けを検討していく。

プレジャーボートの在籍隻数の推移



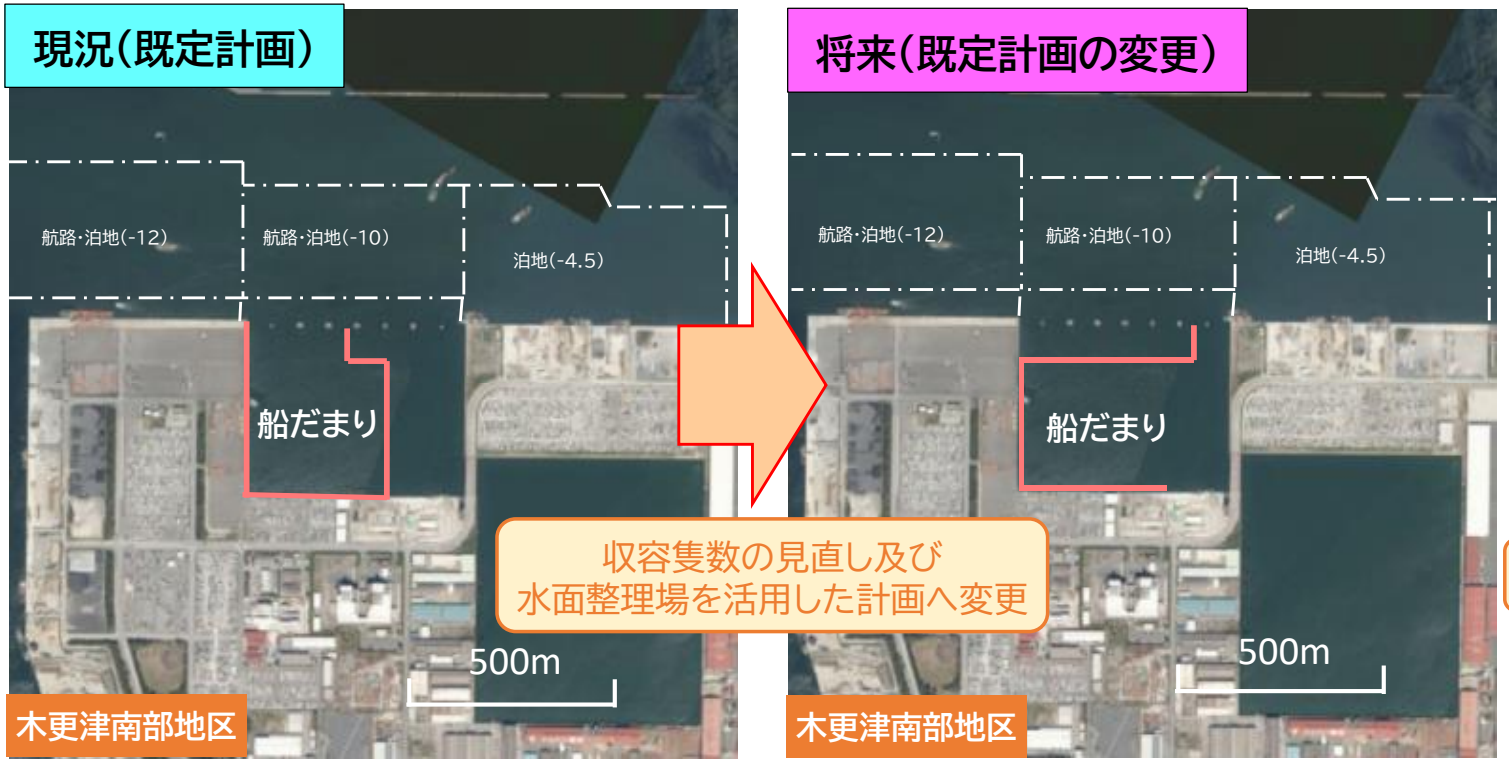
資料：小型船舶統計（日本小型船舶検査機構）

5. 木更津港の取組施策

【安全・安心】 基本方針②：船舶の航行安全の確保

施策②-1：物流活動に配慮した小型船の適正収容

○木更津南部地区の小型船だまり計画について、収容隻数の見直し及び水面整理場の活用を図るため、既定計画の変更を行う。物流活動の効率化及び係留施設の老朽化（吾妻地区）を考慮し早期整備を目指していく。
○収容船舶は官公庁船、ポートサービス船、ガット船で、水面整理場の活用により既定計画時と比較し2隻多い42隻を収容していく。



収容隻数
40隻

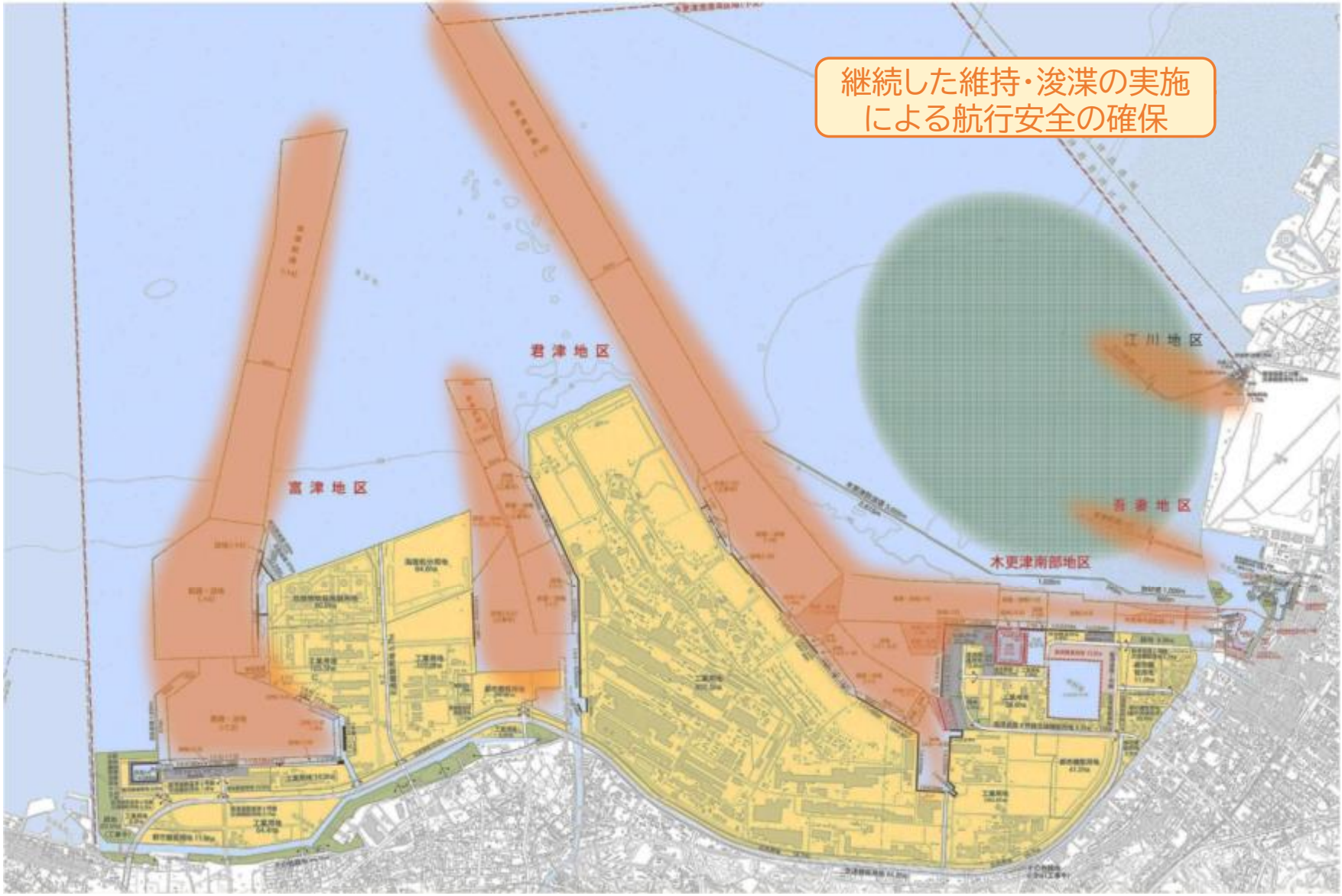
収容隻数
42隻

5. 木更津港の取組施策

【安全・安心】 基本方針②：船舶の航行安全の確保

施策②-2：安全な航路水域を確保するための維持浚渫の実施

○物流機能、漁業活動、レクリエーション等の活動を十分に行えるよう、継続した維持・浚渫を実施してことが重要である。



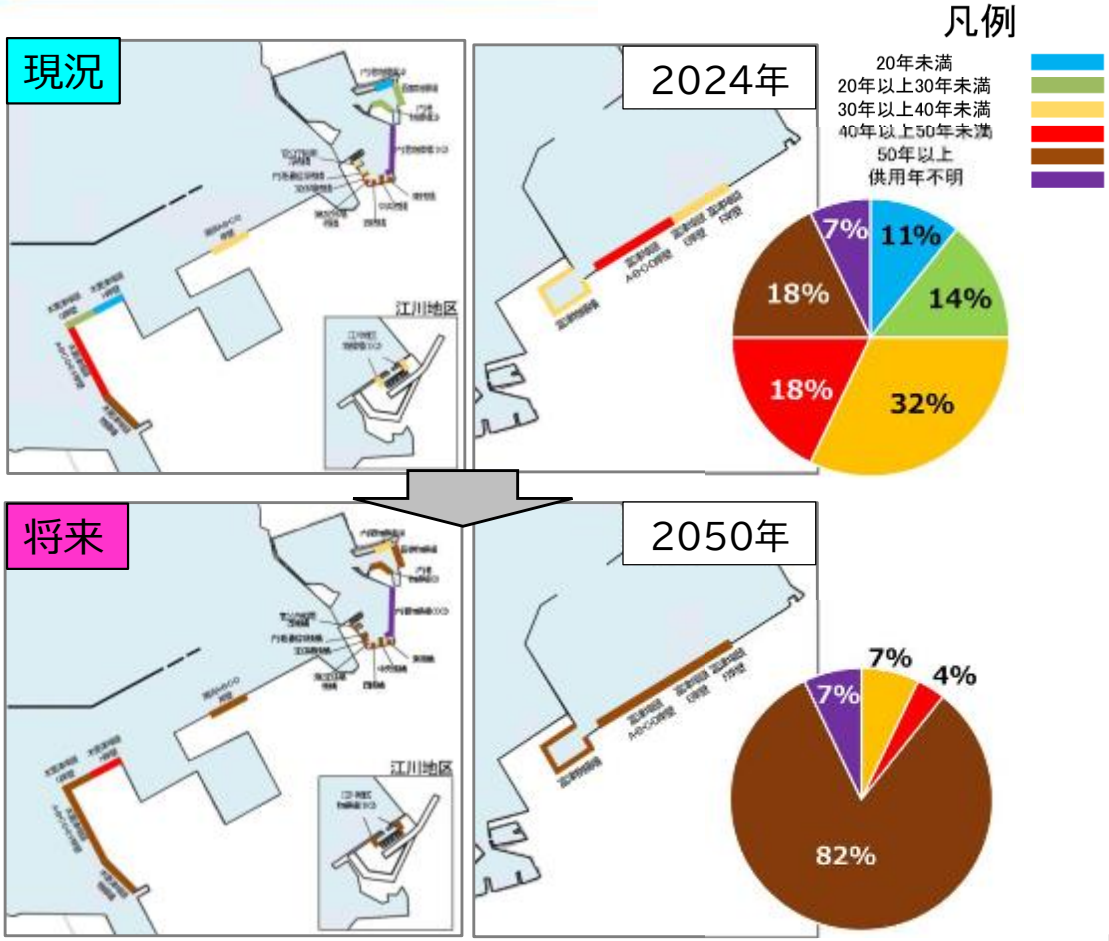
5. 木更津港の取組施策

【安全・安心】 基本方針③：老朽化した港湾施設の維持管理

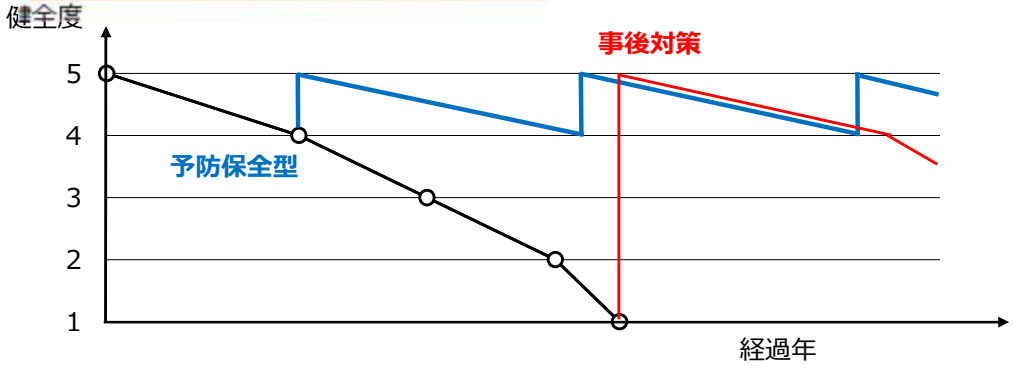
施策③-1：港湾施設の長寿命化対策

○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年以上となる。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る。
○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。

係留施設の経過年数（現況・将来）

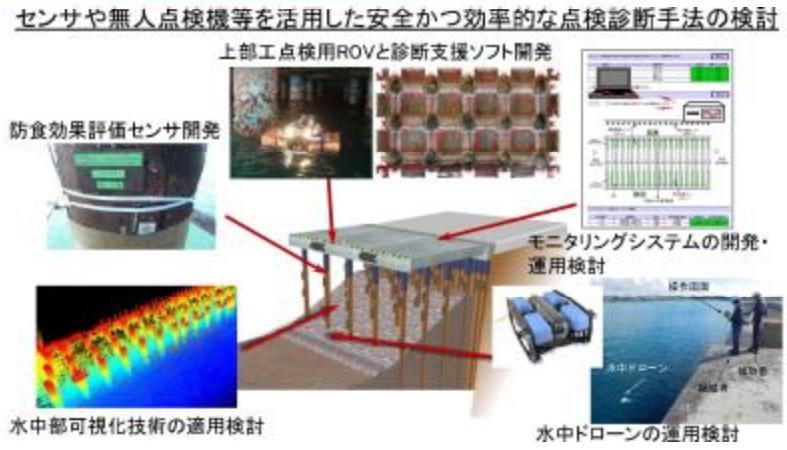


予防保全による管理イメージ



出典：千葉県における港湾施設の長寿命化計画について（千葉県県土整備部港湾課）より作成

港空研における維持管理関連の研究



出典：国土交通省における港湾施設の維持管理の取組について（国土交通省港湾局技術企画課）令和3年11月